№1 (955) ЯНВАРЬ 2011 WWW.ZR.RU

За рулем

МОРОЗ И ЖИДКОСТЬ В ОМЫВАТЕЛЕ ›106

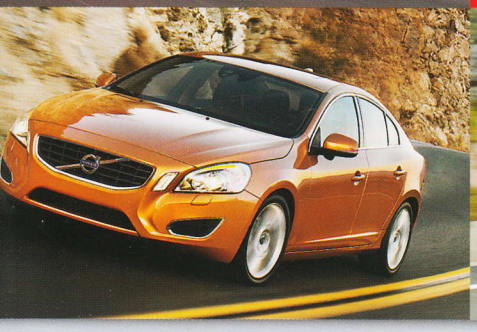
UAZ PATRIOT
CHEVROLET NIVA
GREAT WALL HOVER
ПОЛНЫЙ ПРИВОД ЗА МИНИМАЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ ›64

GENERAL MOTORS СТРОИТ БУДУЩЕЕ ›124

›8

Гран-при За рулем 2011

ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ



РАССЛЕДОВАНИЕ ЗР: КОРРУПЦИЯ В ЗАКОНЕ О ПОЛИЦИИ ›156

МЫ ОСЕДЛАЛИ БОЛИД **ФОРМУЛЫ-1** ›192

ISSN 0321-4249
11001
9 770321 424007

НА КРОССОВЕРАХ В ЦЕНТР ЕВРОПЫ ›24

NISSAN QASHQAI+2 • RENAULT DUSTER • MITSUBISHI ASX

Антон Чуйкин, главный редактор

БЫТЬ ПЕРВЫМ

Сегодня, за несколько дней до сдачи первого номера, я один из пятерых, кто знает окончательные результаты Гран-при-2011. А в редакции и вовсе единственный, пусть совсем ненадолго (пока не нажму кнопку «Переслать» в электронном почтовом ящике). Быть первым – завораживает.

Это как утром первого января оставить следы на новогоднем снегу. Скоро их будет много, а пока только твоя цепочка протянулась через двор... Первым поздравлю вас: с Новым годом!

А еще быть первым – значит быть лучшим. Именно такая команда из десяти первых автомобилей ждет вас в первом материале номера (с. 8). Их выбрали вы, за что большое спасибо, – и станьте, пожалуйста, первыми читателями статьи, где названы победители Гран-при. Первыми – и лучшими.

Для вас (заглянем вперед) мы приготовили еще немало интересного – и в этом номере, и в течение года. Например, подвергли антикоррупционной экспертизе Закон о полиции. Проверили, как бьют струйки 15 омывающих жидкостей. Специально сгоняли на Украину за новым «Дастером». Скоро корреспонденты ЗР отправятся в Детройт и Женеву, мы купим питерский «Солярис» и получим на испытания дальневосточный «Актион», подготовим четыре выпуска с «Темой номера», проведем «60 часов» и климатические испытания, поедем на гибридах в Северную столицу и обратно без дозаправки, составим рейтинг лучших моторов всех времен и устроим тест «Внимание – простуда!», отметим 23 февраля «Гонкой звезд»...

Вот так, все еще держа курсор на кнопке «Переслать», я немножко поворошил редакционный портфель 2011 года. Пока большинство материалов – только идеи, но ведь и Гран-при начинался с этого. А сейчас – за лучшие машины проголосовало около 40 тысяч человек, и письма еще идут. Давайте узнаем, кому вы присудили Гран-при. **Переслать!**

КРУПНЫМ ПЛАНОМ
Быть первым 3
ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ» 8
НОВОСТИ 18, 88, 180

АВТОМОБИЛИ

ВЕСОМЫЕ МЕЛОЧИ
Тест «Рено-Дастер», «Мицубиси-ASX», «Ниссана-Кашкай+2» 24
В НЕСКОЛЬКО СТРОК
«Инфинити-М» 36
НА ВЕС ЗОЛОТА
БМВ-Х3 40
ПОЛОЖИТЕЛЬНО ЗАРЯЖЕННЫЙ
«Рено-Латитюд» 44
СПОРТЭКСПРЕСС
«Опель-Астра Спортс Турер» 48

ТАЙНА ВКЛАДА
«Лексус-ES 350» 50
ДИАЛОГ О ЛИШНЕМ НУЛЕ
«Пежо-308» и 3008 52
ФРИВОЛЬНО И СЕРЬЕЗНО
Модернизированный «Ленд-Ровер Фрилендер» 56
НЕ ДВА, А ПОЛТОРА
«Ситроен-С5 1,6» 58
ДОРОГОЙ САНТА
Рестайлинг «Хёндай Санта-Фе» 60
ЭГО-ЦЕНТР
«Кадиллак-CTS Купе» 62
ТЯЖЕЛЫЙ СЛУЧАЙ
Тест «УАЗа-Патриот Спорт», «Шевроле-Нива» и «Грейт Уолл-Ховер» 64

КУРЬЕР

ВЫ НАМ ПИСАЛИ 74

АВТОРЫНОК

БЮДЖЕТНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
Обзор доступных седанов 78
В ШАГОВОЙ НЕДОСТУПНОСТИ
Рейд по техцентрам «Шкоды» 82
СКРЕПИТЬ ПОДПИСЬЮ
Заполняем документы в сервисе 86
ДРУЗЬЯ ПОЗНАЮТСЯ В ЦЕНЕ
Бизнес-класс: потеря стоимости 93
КУКУРУЗНИК
«Тойота-Ленд Крузер 80» 94

УРОК ТРУДА
«Чери-Амулет» за 100 тыс. км 100

ОТ ПРОСТОГО К СЛОЖНОМУ
«КИА-Спортидж» за 40 тыс. км 102

КОМПОНЕНТЫ

НА БУКВУ М
Проверяем стеклоомывающие жидкости 106

ХВАТКА «АЛЛИГАТОРОВ»
Проверяем пусковые провода 110

ДАЙ ПОГОВОРИТЬ!
Самые доступные радиостанции 112

ДОРОГАЯ ИСКРА
Проверено ЗР: ресурс свечей 114

НА ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ
Спецтест: сезонные шины и расход топлива.. 116

РУСАЛОЧКА И НАЦИОНАЛЬНЫЙ ДОХОД
Знакомство с компанией «Элвис Роял» 118

НОВЫЕ ТОВАРЫ 120

ТЕХНИКА

РАЗДЕЛЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ
Премьера «Ауди-А6» 122

БУДУЩЕЕ В ТРЕХ ФАЗАХ
Перспективные разработки
«Дженерал моторс» 124

УЖЕ НЕ РУЧНОЙ
Стояночный электротормоз 128

ДЕКЛАРАЦИЯ О НАМЕРЕНИЯХ
Концепт «Мерседес-Бенц F800 Стайл» 130

НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ 134

РЕМОНТ И СЕРВИС

НАРОДНЫЙ ГАРАЖ
Тест-ремонт «Фольксвагена-Поло Седан» 136

ЛАНСЕР-КЛАСС
Обслуживаем «Мицубиси-Лансер IX» 140

ГВОЗДЬ ПРОГРАММЫ
Ремонт проколотой шины 144

В ПОЛЕ ВЕТЕР...
Конкурс знатоков-технарей 146

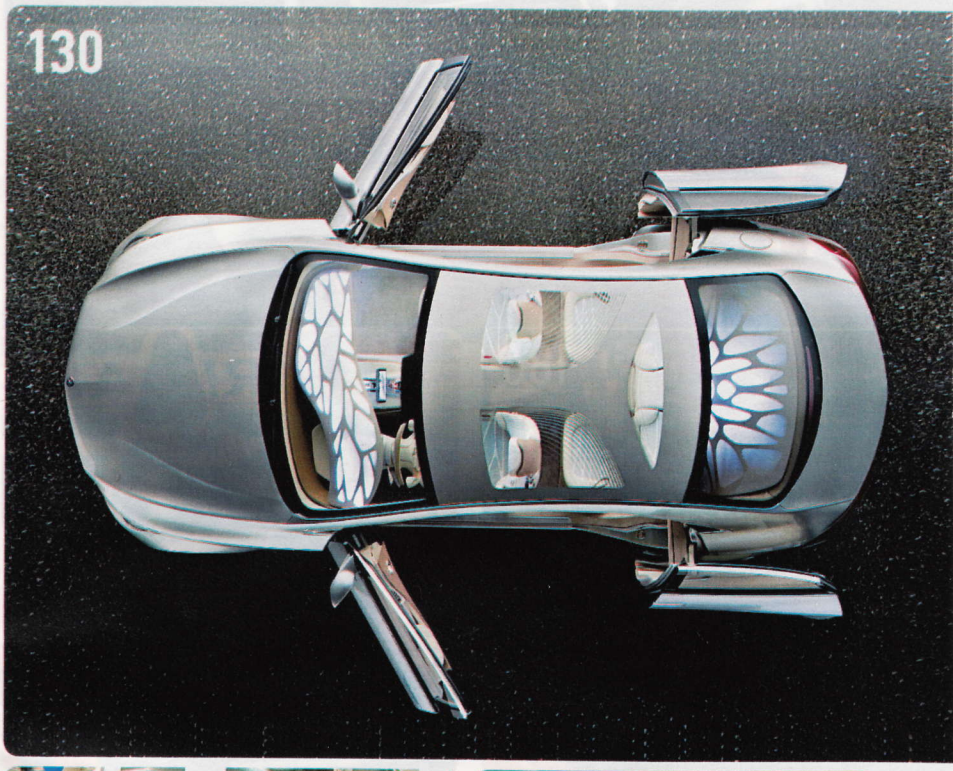
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 147

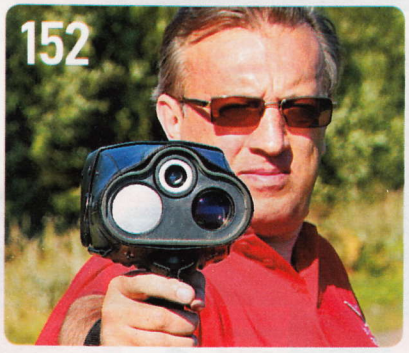
НАРАСТАЮЩИМ ИТОГОМ
Обзор рубрики «В деталях» за три года 148

БЕЗОПАСНОСТЬ

ПОПАСТЬ В КАМЕРУ
Видеофиксация и штрафы 152

СИСТЕМА «ПО/МИ»
Закон о полиции и коррупция 156





АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

122 «Ауди-А6»
40 БМВ-Х3
64 «Грейт Уолл-Ховер»
36 «Инфинити-М»
62 «Кадиллак-CTS Купе»
102 «КИА-Спортидж»
50 «Лексус-ES 350»
56 «Ленд-Ровер Фрилендер»
130 «Мерседес-Бенц F800 Стайл»
24 «Мицубиси-ASX»
140 «Мицубиси-Лансер IX»
208 «Москвич-412ИЭ»
24 «Ниссан-Кашкай+2»
166 «Ниссан-Навара»*
48 «Опель-Астра Спортс Турер»
52 «Пежо-308»
52 «Пежо-3008»
24 «Рено-Дастер»
44 «Рено-Латитюд»
172 «Рено-Магнум»*
58 «Ситроен-С5 1,6»
196 «Субару-WRX STI»
94 «Тойота-Ленд Крузер 80»
64 «УАЗ-Патриот Спорт»
166 «Фольксваген-Амарок»*
136 «Фольксваген-Поло Седан»
60 «Хёндай Санта-Фе»
100 «Чери-Амулет»
64 «Шевроле-Нива»

*Грузовик.

ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛИ 2011 ГОДА

МАЛЫЙ КЛАСС: «Фольксваген-Поло Седан»

Компания «Фольксваген» отличается удивительным постоянством. В прошлогоднем конкурсе победителем в малом классе стал «Поло», и в 2011-м опять же первое место заняла машина с аналогичным наименованием. Но этим сходство почти исчерпывается.

Год назад читатели проголосовали за европейский хэтчбек. Теперь же они отдали победу седану российской, калужской сборки. Что еще любопытно, «Поло» опять собрал большинство первых мест в категориях, но все же уступил «Ситроену-С3» дважды – в области прогрессивных технологий и в дизайне. В прошлом году хэтчбек проиграл еще по одному параметру – соотношению цены и качества. Седан восстановил статус-кво – наши читатели считают его оптимальной покупкой среди всех конкурсантов данного класса.

Весьма крепкие позиции и у С3 – по многим параметрам он идет вслед за «Поло» и даже два раза, как мы уже говорили, его переиграл. Но «Ситроен» многим показался больше игрушкой, чем машиной на каждый день, поэтому в практичности и соотношении цена/качество его обошел «Рено-Сандеро», занявший третье место в общем зачете. У хэтчбека на базе «Логана» немало сильных сторон, но его потенциальные покупатели прекрасно понимают, что, приобретая эту машину, о совершенстве конструкции или оригинальном дизайне стоит думать в последнюю очередь. В этих областях он проигрывает даже «Шевроле-Спарк», который звезд с неба не хватает и довольствуется четвертым местом.

Он слишком мал при довольно высокой цене, чтобы достойно конкурировать с моделями, занявшими первые три места. Тем не менее кому-то эта машинка нравится – в первую очередь своим необычным внешним видом и весьма интригующим интерьером.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
VW Polo Sedan	17511	23833	21125	20114	24271	15852	27181	149887
Citroen C3	29976	36811	42130	25187	19957	27198	20830	202089
Renault Sandero	35112	23954	24900	37869	45082	41435	44234	252586
Chevrolet Spark	47772	45775	42191	47068	41013	45881	38090	307790

1. Volkswagen Polo Sedan.

2. Citroen C3.

3. Renault Sandero.

4. Chevrolet Spark.

Volkswagen Polo Sedan:
105 л.с., 190 км/ч, передний привод, 399 000–578 700 руб.

nokian TYRES
Сибирская Корона

Мы завершаем наш ежегодный конкурс. На адрес редакции пришло около 40 тысяч анкет, в которых читатели голосовали за новинки рынка. **Дмитрий Федоров** подводит итоги Гран-при-2011 и оглашает имена автомобилей-победителей.

Audi A1:
86–122 л.с., 180–203 км/ч, передний привод, 799 000–983 000 руб.

МАЛЫЙ ПРЕМИУМ: «Ауди-А1»

1. Audi A1.

2. Citroen DS3.

3. Peugeot RCZ.

В этом классе мы решили объединить модели, чьи небольшие размеры отнюдь не говорят об их маленькой стоимости. Это машины для ценителей компактности и комфорта – как видите, данные понятия иногда вполне удачно объединяются в одном автомобиле. Лучший пример из последних – хэтчбек «Ауди-А1», занявший первые места почти во всех категориях, за исключением одной – дизайна. Здесь самый маленький автомобиль марки заметно сдал, оказавшись на третьем месте. Впрочем, на этот результат можно посмотреть иначе: видимо, публика еще не привыкла к столь необычному для «Ауди» внешнему виду. Ведь к другим качествам малыша претензий нет.

Самое интересное, что наиболее удачным в стилистическом отношении автомобилем наши читатели посчитали купе «Пежо-RCZ», занявшее в этом сборном классе третье (последнее) место. Они понимают: от этой машины не стоит ждать практичных решений, низкой цены и комфорта, что и привело в итоге «Пежо» на третью ступеньку пьедестала. При этом наше жюри посчитало, что даже в плане ходовых качеств французское купе не может дотянуться до уровня немецкой инженерии, воплощенного в «Ауди-А1», и поставило его в номинации «Ездовые качества» только на второе место. Хотя, по нашим ощущениям, в этом плане «Пежо» очень и очень неплох.

А что «Ситроен-DS3»? Он не впечатлил наших читателей ни ездовыми свойствами, ни передовыми технологиями. К тому же они считают, что французский компактный хэтчбек, пусть и в люксовом обрамлении, не годится на роль символа престижа. Доля логики в этом есть. Даже в плане дизайна DS3 лишь чуть-чуть опередил по очкам А1, стиль которого был явно принят в штыки. Во всех остальных параметрах «французу» еще придется совершенствоваться, чтобы достичь уровня немецкого конкурента, чья победа демонстрирует нам, что даже в малых формах фирма «Ауди» способна сделать почти безупречный автомобиль.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Audi A1	19791	19542	20249	18905	20351	15050	27876	141764
Citroen DS3	34051	22918	23208	28520	31039	34118	27014	200868
Peugeot RCZ	24292	35670	34679	30707	26729	28955	23308	204340

Opel Astra:
100–180 л.с., 178–210 км/ч, передний привод, 569 900–786 400 руб.

КОМПАКТ-КЛАСС: «Опель-Астра»

В этом классе самые прямолинейные и однозначные результаты. Лучшим признан «Опель-Астра», у которого практически не нашли недостатков. Худшим стал «ФИАТ-Линия» – ни по одному параметру он не поднялся выше третьего места. А посередине аккуратно расположился «Рено-Флюэнс».

Вообще-то, такой итог вовсе не говорит о том, что «Опель» идеален, а хуже ФИАТа нет ничего. Скорее всего, дело в менталитете российского потребителя, считающего, что самые лучшие автомобили – немецкие. Французские, мол, еще туда-сюда, а итальянские – не в последнюю очередь ввиду совершенно невнятного положения на рынке и неясного маркетинга – вообще выпадают из поля зрения.

«Астра» на самом деле весьма неплоха, хотя, возможно, ее превосходство не стало бы столь ошеломляющим, если бы конкуренцию составил «Фольксваген-Гольф». Тем не менее в арсенале новой «Астры» такие передовые устройства, как адаптивные фары, подвеска с изменяемой жесткостью, система, распознающая дорожные знаки (впервые в данном классе), электромеханический стояночный тормоз и многое другое. Добавим сюда широкую палитру моторов, в том числе с турбонаддувом, три варианта кузова (трех- и пятидверный хэтчбеки, универсал) – и получим портрет весьма современного автомобиля на каждый день.

«Рено-Флюэнс» в этом смысле куда менее разнообразен. Кузов один – седан, в его основе структура четырехдверного «Мегана» предыдущего поколения. Двигатели также давно известные, причем бензиновых всего два. Словом, никаких откровений – за исключением новизны дизайна и названия.

У ФИАТА ситуация намного более печальная. Начнем с того, что сам автомобиль уже далеко не новый – его дебют состоялся еще в 2007 году. С того момента «Линию» не раз грозились вывести на российский рынок, но произошло это только прошлой осенью. При этом она предлагается всего с одним двигателем не очень популярной в России конфигурации (1,4 л, турбонаддув, 120 сил) и не слишком приспособлена к нашим условиям: к примеру, у нее слишком вялая подвеска. Следующую модель для российского рынка специалистам ФИАТа и «Соллерса» следует доводить более тщательно.

Мы же еще раз поздравляем концерн «Дженерал моторс» и фирму «Опель» с тем, что даже в условиях жесточайшего кризиса они не разучились делать хорошие автомобили.

1. Opel Astra.

2. Renault Fluence.

3. FIAT Linea.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Opel Astra	16338	21004	18984	21287	16412	15349	17300	126674
Renault Fluence	27667	25916	26811	22447	26497	26402	28566	184306
FIAT Linea	34216	31342	32469	34477	35331	36380	32363	236578

КОМПАКТВЭНЫ: «Мазда-5»

1. Mazda 5.

2. Ford Grand C-MAX.

3. Peugeot 3008.

4. Renault Scenic.

В истекшем году новинок в этом классе хоть отбавляй. Читателям стоило немалого труда выбрать лучшее предложение в набирающей популярность категории многофункциональных машин.

С небольшим перевесом над «Фордом-Гранд С-MAX» победу одержала «Мазда-5» нового поколения. Она традиционно первенствовала в таких номинациях, как «Ездовые качества», «Прогрессивные технологии», «Престиж модели» и, конечно, «Дизайн». Но по нескольким направлениям «пятерка» позволила себе проигрыш, или, скорее, вежливый отход на почетную вторую позицию: из всех ее моторов остался лишь один, причем старый, 2-литровый, в отличие от широкого предложения двигателей «Форда»; она заметно дороже и не столь комфортабельна на ходу из-за более спортивной настройки подвески. В оформлении и оснащении интерьера «Форд» также взял верх над японским конкурентом.

Насчет «Пежо-3008» мы долго сомневались – считать его кроссовером, как позиционирует автомобиль сама фирма, или все-таки отнести к компактвэнам, ведь у него нет полноприводной версии, а по строению кузова и оснащению интерьера (речь, к примеру, о сдвижном втором ряде сидений) он все же ближе к последним. В принципе, эта модель не потерялась и среди компактвэнов, уверенно заняв третье место как в общем зачете, так и по большинству оценочных критериев. Проиграл 3008-й только в номинации «Цена/качество», так как «Рено-Сценик», занявший четвертое место в классе, предлагает здесь более заманчивые цифры.

Поднимаем бокал за японскую «Мазду» и ее заслуженную победу! Недаром и в предыдущем поколении «пятерка» была в числе наиболее популярных моделей в классе компактвэнов.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Mazda 5	23781	31116	32384	29914	25249	20940	24437	187821
Ford Grand C-MAX	26083	23233	25882	27075	28799	26268	31742	189082
Peugeot 3008	35485	37655	37153	32506	31222	36360	30278	240659
Renault Scenic	45037	38318	34824	40827	45037	46708	43797	294548

Mazda 5:
146 л.с., 186 км/ч, передний привод,
930 000–1 009 000 руб.

Volvo S60:
203–304 л.с., 220–250 км/ч, передний или полный привод, 1 186 900–2 029 900 руб.

СРЕДНИЙ КЛАСС: «Вольво-S60»

Мы долго ждали замену шведской «шестидесятке». Но компания «Вольво» не торопила события, стремясь довести новое поколение до совершенства. Получилось действительно неплохо. Новый S60 одержал победу в среднем, или, как его иногда называют, семейном, классе, почти не напрягаясь. Единственное, на что можно попенять, – довольно высокая цена. Но это же «Вольво», премиум-бренд. Иного от него и не ожидаешь.

Зато борьба «Хёндай» с «Сузуки» была не столь однозначной. Соперники обменивались ударами едва ли не во всех дисциплинах, но «Соната» показала серьезный перевес в плане практичности и соотношения цена/качество, поэтому заняла второе место с довольно заметным превосходством над «Кизаши». Другими достоинствами «Соната» тоже не обделена. Например, ее считают более комфортной и красивой, чем «Сузуки». Эти доводы во многом субъективны, но в них присутствует определенная доля истины.

Впрочем, есть аргументы и в защиту «Кизаши». Он серьезнее заточен на активную езду, более надежен в зимних условиях благодаря наличию полноприводной модификации. Последняя особенность в немалой степени определила превосходство «Сузуки» в части технологических инноваций. Да и владение японской машиной считается более престижным, чем езда на «Сонате». Тем не менее третье место «Сузуки» – это не проигрыш, а лишь первый этап к восхождению. Не будем забывать, что «Кизаши» – всего лишь первая модель фирмы в среднем классе. «Вольво» же строит подобные машины всю свою историю. И вот вам результат: достойнейший выигрыш у соперников почти по всем параметрам.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Volvo S60	16064	25816	30187	16416	16862	14277	24066	143688
Hyundai Sonata	31417	22032	19858	27667	31428	32269	24584	189255
Suzuki Kizashi	30684	30335	28071	34004	29874	31667	29523	214158

1. Volvo S60.

2. Hyundai Sonata.

3. Suzuki Kizashi.

1. Audi A7 Sportback.

2. BMW 5-й серии.

3. Lexus ES 350.

4. Infiniti M.

5. Renault Latitude.

6. SAAB 9-5.

БИЗНЕС-КЛАСС: «Ауди-А7 Спортбек»

Снова «Ауди» и снова победа. Но здесь мы не имеем ни малейшего права говорить, что в этом классе не было достойных соперников. Были, и какие! На самом деле «семерка» отвоевала победу в весьма тяжелой битве. Ведь ее ближайшим соперником был не кто-нибудь, а БМВ 5-й серии.

Само собой, эта модель, даже оставшись на втором месте, не преминула взять золото в таких номинациях, как «Ездовые качества», «Цена/качество» (выходит, довольно высокие цены на БМВ люди считают вполне оправданными) и, конечно, «Престиж».

Прочие модели бились за свои места, не ввязываясь в спор титанов. Получивший бронзу японский «Лексус-ES 350» проиграл занявшему четвертое место новому поколению «Инфинити-М» в ездовых качествах и дизайне. Неудивительно – «Инфинити» всегда старалась сделать свои авто более заметными на дороге, чем машины ее злейшего соперника, и наделить их более изощренными ездовыми повадками.

«Рено-Латитюд» держал удар от СААБ 9-5 и в итоге выиграл, заняв пятое место. Кстати, перевес над шведской фирмой у французов совсем невелик, но он был одержан даже несмотря на то, что СААБ посчитали более драйверским, совершенным и престижным автомобилем. Видимо, для определенной прослойки покупателей не слишком дорогих моделей бизнес-класса такие приземленные понятия, как практичность, цена, комфорт и дизайн, являются куда более важными, чем эфемерное чувство короля дороги.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Audi A7 Sportback	24921	32118	37745	31249	25524	27925	25511	**204993**
BMW 5 Series	23118	34611	34521	34401	27834	23197	33122	**210804**
Lexus ES 350	46347	43120	41541	34348	42335	38366	53122	**299179**
Infiniti M	44433	49506	46444	40645	42603	44574	40045	**308250**
Renault Latitude	72234	52407	51113	65994	69596	72627	60657	**444628**
SAAB 9-5	62619	61862	62252	66954	65703	66906	61317	**447613**

Audi A7 Sportback:
204–300 л.с., 235–250 км/ч, передний или полный привод, 2 379 000–2 695 000 руб.

BMW X3:
184–306 л.с., 210–240 км/ч, полный привод, 1 795 000–2 130 000 руб.

КРОССОВЕРЫ: БМВ-Х3

Проиграв сражение за Золотой Пегас в бизнес-классе, БМВ компенсировал неудачу уверенным превосходством в стане кроссоверов. Новый Х3, конечно, недешев (поэтому и занял в категории «Цена/качество» предпоследнее место) и в повседневной жизни не слишком практичен (здесь бронза), но никто не поспорит, что во всем остальном он едва ли не идеален.

На втором месте... кто бы вы думали? «Хёндай-ix35»! Новинка заметно улучшила свой имидж по сравнению с «Туссаном». По большинству критериев она уверенно шла на вторых позициях, что и привело ее в итоге к серебру. Единственное, в чем корейский кроссовер проиграл соперникам, так это в ходовых качествах (третье место) и престиже (позиция № 4).

С моделью, занявшей в результате третье место, далеко не все так однозначно. «Мицубиси-ASX» словно соткан из противоречий. Нашим читателям весьма приглянулась стоимость машины, поэтому в номинации «Цена/качество» ASX даже стал лидером. В то же время из-за маленького багажника он откатился на четвертое место в категории «Практичность». Не лучше обстоят дела с комфортом, прогрессивными технологиями и дизайном. Зато по ходовым качествам и престижности «Мицубиси» уверенно обошел «Хёндай» и занял в соответствующих номинациях второе место.

Что касается нового «КИА-Спортидж», то он, по мнению наших читателей, в практичности превосходит конкурентов. Но дизайн у него на троечку, соотношение цены и качества тоже – уж очень он подорожал в последнем поколении. А великолепных ходовых качеств, прогрессивных решений или способности потешить амбиции владельца от КИА никто и не ждет – поэтому в соответствующих категориях ему достались последние места.

Если говорить про общий зачет, то на пятой, крайней с конца, позиции вновь оказался... БМВ! На этот раз с миниатюрным кроссовером «МИНИ-Кантримен». Нашему жюри эта во многом игрушечная модель вообще не приглянулась, поэтому ее лучшие результаты – третьи места за престиж и за современные технические решения.

Но БМВ грех расстраиваться – первое место в классе у него все равно в кармане.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
BMW X3	16530	33551	40075	18873	18563	14940	31698	174230
Hyundai ix35	43140	32214	32287	36752	39350	48312	34647	266702
Mitsubishi ASX	42286	37262	31303	43663	45249	38985	43825	282573
KIA Sportage	46968	31798	33228	42340	47094	53638	35724	290790
MINI Countryman	46563	60693	58534	53874	45241	39664	49584	354153

1. BMW X3.

2. Hyundai ix35.

3. Mitsubishi ASX.

4. KIA Sportage.

5. MINI Cooper Countryman.

ВСЕДОРОЖНИКИ: «Фольксваген-Туарег»

1. Volkswagen Touareg.

2. Toyota Land Cruiser Prado.

3. Nissan Patrol.

4. Jeep Grand Cherokee.

5. KIA Mohave.

Ценой долгих раздумий и сложных подсчетов наше жюри все-таки выбрало победителя в популярнейшем классе. Хотя все время с одобрением посматривало на его главного конкурента.

Тем не менее первым стал «Фольксваген-Туарег», который признан лучшим во всех категориях, оценивающих совершенство конструкции автомобиля – в смысле ездовых свойств, комфорта, прогрессивных технологий и дизайна.

А вот с точки зрения маркетинга победителем стоит признать «Тойоту-Ленд Крузер Прадо», хотя в общем зачете она только на второй ступени пьедестала почета. Все номинации, характеризующие правильную подачу и позиционирование автомобиля, остались за ней. Это первые места за практичность, соотношение цены и качества и, конечно, имидж.

«Ниссан-Патруль» – крепкий середнячок, надежно закрепившийся на третьем месте. Вот только денег за него просят слишком много – в оправданности своей цены он выигрывает только у «Джипа-Гранд Чероки».

«Американец» обосновался на четвертой позиции, а последнее место за «КИА-Мохаве». Про него можно сказать только одно: выгодное вложение денег в практичную машину. Хотя по соотношению цены и получаемого за нее продукта этому КИА далеко до «Фольксвагена» и «Тойоты».

А что касается нынешнего победителя, «Туарег» хорош во многом, кроме одного: в отличие от «Ленд Крузера», он еще не успел стать легендой. Но для этого нужен не один год...

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
VW Touareg	24757	32809	31136	25988	22627	24547	23444	185308
Toyota Land Cruiser Prado	29729	29915	28538	27412	28383	23900	37526	205403
Nissan Patrol	37868	38116	45875	37820	37372	40151	40092	277294
Jeep Grand Cherokee	45634	48176	50503	50837	51736	45218	41849	333953
KIA Mohave	57494	46546	39471	53502	55414	61775	52608	366810

Volkswagen Touareg:
204–360 л.с., 228–242 км/ч, полный привод, 1 900 000–2 913 000 руб.

Porsche Cayenne:
240–500 л.с., 218–278 км/ч, полный привод, 3 103 000–6 476 000 руб.

ВСЕДОРОЖНИКИ ПРЕМИУМ: «Порше-Кайен»

Полное повторение ситуации в предыдущем классе. Только теперь за первое и второе места спорят люксовые модели концернов «Тойота» и «Фольксваген», сделанные, впрочем, на тех же платформах, что «Прадо» и «Туарег».

Но по отдельным критериям есть определенные отличия. Так, за престижем «Порше» трудно угнаться, поэтому «Кайен» здесь легко обыгрывает «Лексус» – с почти двукратным перевесом в очках. Ездовые качества, прогрессивные технологии, дизайн – здесь у «Порше» тоже нет конкурентов.

Но за громкое имя надо заплатить немало денег, и вот по выгодности приобретения победитель откатывается на последнее, четвертое место. В то же время «Лексус» в данной номинации оказывается лучшим. Кроме того, GX 460 лидирует в части практичности и комфорта. Впрочем, эти достоинства, как мы уже отметили, рассуждая о более доступном классе обычных вседорожников, являются фамильными для «тойот» и «лексусов». Ситуация со стоимостью престижных полноприводных моделей складывается любопытная. Например, это единственный пункт, по которому аутсайдер «Кадиллак-SRX» смог отыграть второе место у «Инфинити». Правда, отрыв у «американца» чисто символический...

Все-таки и компании «Ниссан» стоит задуматься о позиционировании больших вседорожников. После соплатформенного «Патруля» это уже второй случай в нашем конкурсе, когда наиболее существенным минусом автомобиля признана именно завышенная цена.

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Porsche Cayenne	19761	36123	36631	28637	21993	17448	24355	184948
Lexus GX 460	29526	22045	23623	27370	29318	30425	34149	196456
Infiniti QX56	35373	31693	35587	31258	32606	37094	34638	238249
Cadillac SRX	45677	40445	34508	43054	46341	45421	37231	292677

1. Porsche Cayenne.

2. Lexus GX 460.

3. Infiniti QX56.

4. Cadillac SRX.

ЛЮКС-КЛАСС: «Ауди-А8»

1. Audi A8.

2. Jaguar XJ.

3. Hyundai Equus.

Новая «восьмерка», видимо, олицетворяет автомобильное совершенство. Иначе как объяснить то, что она положила соперников одной левой, не проиграв ни по одному пункту. Кстати, обратите внимание: это третья по счету победа в нашем конкурсе у компании «Ауди» и шестая у автомобиля концерна «Фольксваген» в целом. Причем группа «Фольксваген» не проиграла ни разу и ни в одном классе, где была представлена ее машина.

Но вернемся в люкс-класс. Здесь подобный исход был закономерен. «Ягуар-XJ» – весьма неплохой автомобиль, но у него не остается шансов, когда в соперники определен престижный седан из Германии. Поэтому второе место – вполне нормальный результат. Как, собственно, и третья ступень пьедестала «Хёндай-Экус». Корейская машина законно опередила «Ягуар» по голосам за практичность и соотношение цена/качество именно потому, что она дешевле и при этом имеет полный набор опций, характерных для авто представительского класса. А в прочих дисциплинах седану «Хёндай» ничего не светит – по крайней мере, до тех пор, пока эта марка не станет прочно ассоциироваться с дорогими и престижными автомобилями. Но с другой стороны – ей это нужно?

	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма
Audi A8	15509	18784	22852	16779	15900	18193	21007	129024
Jaguar XJ	26992	34628	32271	28326	28427	21973	23260	195877
Hyundai Equus	35636	24762	23164	33025	33894	38076	33989	222546

Мы завершаем виртуальный репортаж поздравлениями всем победителям. И в первую очередь хотим отметить результаты группы «Фольксваген». Такой урожай призов, который собрали ее автомобили в нынешнем конкурсе, – успех столь же уникальный, сколь и закономерный. Ведь это явный признак того, что в умении строить автомобили она достигла если не совершенства, то высочайшего мастерства.

Audi A8:
250–372 л.с., 250 км/ч, полный привод, 3 750 000–4 550 000 руб.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ЦЕРЕМОНИЯ ВРУЧЕНИЯ ГРАН-ПРИ СОСТОИТСЯ 1 ФЕВРАЛЯ. РЕПОРТАЖ БУДЕТ ОПУБЛИКОВАН В № 3. КРОМЕ ТОГО, В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ МЫ ПРЕДСТАВИМ ЧИТАТЕЛЕЙ, ВЫИГРАВШИХ ТРИ ПРИЗОВЫХ АВТОМОБИЛЯ «ХЁНДАЙ-СОЛЯРИС», И ОПУБЛИКУЕМ ЛЮБОПЫТНУЮ СТАТИСТИКУ, КАСАЮЩУЮСЯ УЧАСТНИКОВ КОНКУРСА.

КОМПАКТНО УПАКОВАННАЯ СИЛА

«Ауди-RS 3 Спортбек» устроит и тех, кому нужен адреналин, и тех, кто при обычной езде не желает лить бензин на ветер: 340 лошадиных сил при среднем расходе топлива всего в 9 литров на сотню – вот на что способны современные технологии!

Двигатель рабочим объемом 2,5 л снабжен одновременно турбонаддувом и непосредственным впрыском бензина. Для улучшения смесеобразования использованы регулирование фаз и завихряющие воздушный поток пластины во впускном коллекторе.

Компактная и эффективная 7-ступенчатая коробка передач с двойным сцеплением передает крутящий момент на все четыре колеса. Процесс переключения занимает всего пару миллисекунд, причем без разрыва потока мощности. Последняя, седьмая ступень сделана «длинной» и служит для экономичной езды в крейсерском режиме.

Совершенно ясно, что для обуздания заложенной в «Ауди-RS 3 Спортбек» мощи нужны не только сильные тормоза (диаметр дисков здесь 370 мм!), но и точно работающие подвески. Обе – передняя «Мак-Ферсон» и четырехрычажная задняя – смонтированы на подрамниках, колея увеличена, а вот клиренс, напротив, уменьшен на 25 мм по сравнению с дорожным просветом обычного А3. Рулевое управление с электроусилителем по-спортивному острое: его передаточное отношение всего 16,2:1.

Что касается салона, он выдержан в строгом спортивном стиле: кругом черная кожа и матовый алюминий. И конечно, бросающаяся в глаза надпись *RS 3* – чтобы седоки не забывали: они летят на пушечном ядре.

Audi RS 3 Sportback

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 5/20/2480 см³; мощность – 250 кВт (340 л.с.); максимальный крутящий момент – 450 Н·м при 1600–5300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; коробка передач – роботизированная 7-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 5-дверный; снаряженная масса – 1575 кг. Шины – 235/35R19 спереди и 225/35R19 сзади.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,6 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 9,1 л/100 км.

ШВЕДСКИЙ ЭЛЕКТРОФЛОТ

СААБ представил первую полностью электрическую модель 9-3 ePower, 70 экземпляров которой с начала 2011 года будут колесить по дорогам Швеции. Ходовые качества у нее на высоте: мотор мощностью 135 кВт разгоняет машину до сотни за 8,5 с, хотя максималка (150 км/ч) могла быть и повыше. Видимо, ее сознательно ограничили, чтобы запасенных в батарее 35,5 кВт·ч хватило на 200 км пробега. Интересно, что освещение и вспомогательные агрегаты питает отдельная 12-вольтовая батарея. А вот тяговую можно заряжать прямо от трехфазной сети, потребуется от 3 до 6 часов.

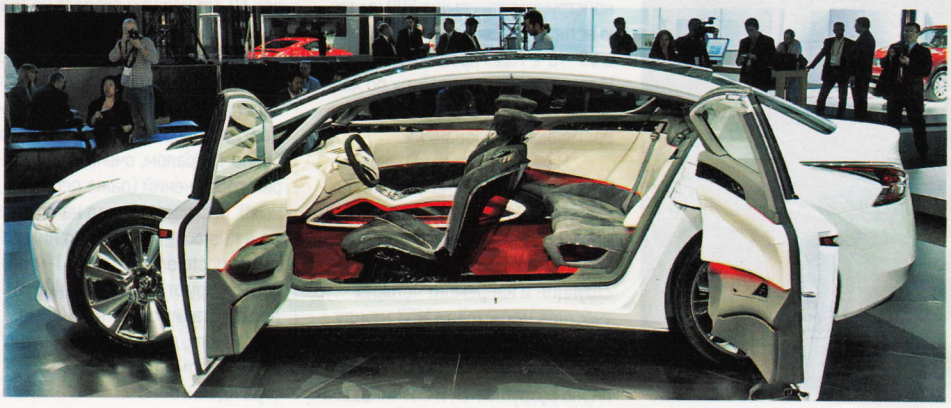
ЛЮКС В МИНИАТЮРЕ

Компания «Дженерал моторс» показала в Лос-Анджелесе концепт «Кадиллак-Урбан Лэкшери» – автомобиль на самой маленькой за всю историю бренда платформе. Машина не больше МИНИ, но вмещает в себя все современные разработки в области комфорта. В полном соответствии с требованиями времени автомобиль снабжен гибридным приводом с трехцилиндровым ДВС объемом 1,0 л. Да и коробка передач у концепта новомодная – с двумя сцеплениями. Разумеется, предусмотрены режим «старт-стоп» и рекуперация энергии при торможении.

ДАМСКИЙ «ЭЛЛЮР»

Компания «Ниссан» отличилась в Лос-Анджелесе двумя громкими премьерами. Первой в мире она представила открытый кроссовер «Мурано КроссКабриолет». Хотя верх матерчатый, а не складной жесткий, машина получилась недешевая – почти 50 000 долларов.

Другая новинка – концепт «Эллюр» (на фото) – интересна даже не столько выразительным дизайном и гибридным приводом, сколько обозначенной целевой группой. Машина создавалась специально для дам в возрасте от 30 до 49 лет. Этот женский автомобиль снабжен мощным 2,5-литровым 4-цилиндровым мотором с турбонаддувом и электродвигателем в 25 кВт, а также бесступенчатым вариатором Xtronic. Ну да, женщины ведь не любят третью педаль...



КОРОТКО

3 дня продолжались в Штуттгарте финальные соревнования сервисменов «Даймлера» Global TechMasters, в которых приняли участие команды из 14 стран. Приятный итог: в 2010 году лучшими ремонтниками оказались мастера из России! На втором месте команда из США. Интересно, что оба призера впервые приняли участие в этих соревнованиях.

60 машин с минимальными выбросами вредных веществ приняли участие в новом соревновании Future Car Challenge, организованном Королевским автоклубом Лондона. По итогам 92-километрового пробега победителем стал электрический «Фольксваген-Гольф Блю-е-моушн». В продажу он должен поступить лишь через три года.

7 новых названий придумал АВТОВАЗ для своих будущих моделей. Больше никаких цифровых индексов и почти никаких географических названий! Новинки получат звучные на большинстве языков мира имена: Slavia, Ladoga, Quanta, Adera, Alegra, Terra и Fortuna.

626,6 километра преодолел электромобиль Schluckspecht E в ходе соревнований South African Solar Challenge. Но солнце тут ни при чем: хватило одной зарядки литий-ионных батарей. Масса машинки всего 320 кг, привод от мотор-колес, скорость до 80 км/ч. Запас энергии составляет 20 кВт·ч при напряжении 48 В. Создан болид студентами в городе Оффенбург (Германия).

НАСТОЯЩИЙ «РЕЙНДЖ-РОВЕР»

На автосалоне в Лос-Анджелесе прошла мировая премьера пятидверного «Рейндж-Ровера Эвок».

С появлением задних дверей «Эвок» не потерял стильности. Как и трехдверное купе, он выглядит динамичным, спортивным и, бесспорно, породистым зверем.

Седоков обрадуют добавленные 30 мм над головой, совсем не лишними окажутся и почти полтора кубометра багажного отсека, образующиеся при сложенных задних сиденьях.

А вот что скажут потенциальные покупатели о переднеприводной версии «Эвока»? С одной стороны, она, конечно, будет дешевле, с другой... Но если судить по итогам испытаний переднеприводного «Фрилендера», проведенных немецкими журналистами, он почти не растеряет присущих «ленд-роверам» внедорожных качеств!

Под капотом «Эвока» может оказаться бензиновый мотор скромного 2-литрового объема с нескромными 240 лошадиными силами. Или 2,2-литровый дизель, настроенный на отдачу либо 190, либо 150 л.с. Последний как раз и предназначен для экономичного и экономного (35 000 евро в Германии) переднеприводного варианта.

Те же, для кого лишняя тысяча евро погоды не делает, смогут заказать благородную кожу, парктроник, двухзонный климат-контроль, электропривод пятой двери и адаптивные головные фары, автоматически переключающиеся на ближний свет при появлении встречных авто.

Восьмидюймовый монитор покажет водителю и пассажиру индивидуальные картинки, а видеокамеры не оставят ни одной мертвой зоны вокруг. Кроме того, автомобиль можно оснастить системой автоматического управления полноприводной трансмиссией Terrain Response и подвеской с адаптивными амортизаторами MagneRide на основе магнитной жидкости, мгновенно изменяющими свою жесткость.

В Европе новинка появится в конце лета.

Range Rover Evoque*

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/2,0 л; мощность – 177 кВт (240 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; коробка передач – автоматическая.

КУЗОВ: 5-местный 5-дверный; длина – 4350 мм; объем багажника – до 1445 л; снаряженная масса – от 1630 кг.

**Данные предварительные.*

ДОРОЖНАЯ КАРТА-2011

На встрече с журналистами ЗР руководитель Росавтодора Анатолий Чабунин рассказал о главных объектах дорожного строительства России в 2011 году. В их числе основные трассы Сибири и Дальнего Востока. Хотя автодорога «Амур» в сентябре 2010-го полностью сдана в эксплуатацию, работы там продолжатся. Строители должны реконструировать свыше 500 км тех участков, что были сооружены в 80–90-е годы прошлого века. И тогда все шоссе от Читы до Хабаровска будет соответствовать современным требованиям.

Начнется большая реконструкция трасс «Лена», «Колыма», «Уссури». В 2011 году, возможно, досрочно введут в строй обход Уссурийска. Продолжится реконструкция и капремонт четырех участков магистрали М53 между Иркутском и Красноярском, где в сезоны дождей покрытие регулярно разрушается и возникает форменный дорожный коллапс. Там же заканчивают строительство обходов Тулуна и Нижнеудинска. В европейской части страны продолжат реконструкцию трасс М4 «Дон», М5 «Урал» и М7 «Волга». На последней строят новый мост через Суру на границе Чувашии и Нижегородской области – старый, двухполосный, сооружен более 60 лет назад и создает на трассе «бутылочное горлышко».

В 2011 году Росавтодор вообще уделит большое внимание реконструкции мостов и путепроводов. На федеральных трассах, особенно за Уралом, очень много старых сооружений (даже деревянных!), построенных под нагрузку до 6 т на ось – сегодня по ним ездить просто опасно. В 2011-м реконструируют или продублируют десятки таких объектов. Кроме всего этого, дорожники соорудят сотни километров барьерных ограждений.

ЭВОЛЮЦИЯ «ЭОСА»

Где-нибудь в России ноябрь не сочли бы удачным выбором для премьеры кабриолета, но в Лос-Анджелесе совсем другой климат: крышу можно убрать даже зимой. Не случайно обновленный «Эос» стал здесь единственной мировой премьерой «Фольксвагена».

Если ограничиться чисто внешним впечатлением, то речь как будто идет лишь о фейслифтинге популярной в США модели. Однако изменения коснулись не только внешности, но и внутренностей автомобиля. Появились новые моторы, причем одинаковые настраивают для США и Европы по-разному. Например, самый мощный из гаммы двухлитровый TSI в Америке выдает 200 л.с., а в Европе – на 10 сил больше. Опять же, максимум крутящего момента европейцы ощутят уже с 1700 об/мин, а американцы лишь с 1800 об/мин.

Из появившихся в «Эосе» новинок хай-тека отметим цветной мультифункциональный дисплей Premium, адаптивный головной свет Light Assist, второе поколение парктроника Park Pilot, способное правильно установить машину не только вдоль, но и поперек тротуара. Попасть в салон можно и без ключа (речь, конечно, о случае, когда крыша поднята) с помощью системы Keyless Access. В этом случае мотор пускают большой круглой кнопкой на панели. Эту функцию в инструкции к авто назвали лаконично: Press & Drive. В качестве бонуса заказавший опцию получает возможность сложить и разложить крышу с помощью радиобрелока.

Необычную роль стали играть в новом «Эосе» противотуманные фары: они могут теперь подсвечивать дорогу в поворотах. А ксеноновые фары стали ксеноново-светодиодными. Днем автомобиль сам себя освещает интегрированными в них 14 полупроводниковыми «лампочками» – дневными ходовыми огнями, что прописаны отныне и в наших ПДД.

Volkswagen Eos 1,4 TSI

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1390 см³; мощность – 90 кВт (122 л.с.) при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент – 200 Н·м при 1500–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 4-местный 2-дверный; база – 2578 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4423×1791×1444 мм; снаряженная масса – 1430 кг. Шины – 215/55R16.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 198 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,9 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,2 л/100 км.

МУЖЧИНЫ И БОГИ

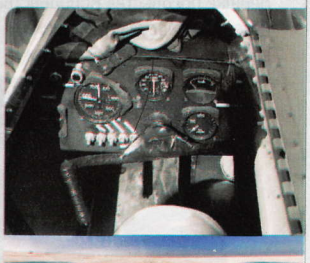
«Пирелли» впервые презентовала свой знаменитый календарь в России. Нашу страну выбрали не случайно, у итальянцев здесь большой интерес: они готовятся строить завод недалеко от Самары и оценивают наш рынок как приоритетный. Но напрасно искать на страницах календаря продукцию шинного гиганта: каждый выпуск издания – событие прежде всего для богемы. Ежегодно в нем представляют работы известных фотографов с моделями и актрисами. В календаре-2011 именитый дизайнер Карл Лагерфельд выбрал тему «Мифология». Знаменитые супермодели, такие как Лара Стоун, Наташа Поли и Бред Крёниг (мужчины в качестве моделей в 2011 году появились впервые) предстали перед мастером в образе богов древности.

Тираж календаря «Пирелли» намеренно ограничен. Ныне он стал явлением современного искусства и предметом коллекционирования.

КОРОТКО

Министра транспорта Чехии Вита Барта на шесть месяцев лишили водительских прав за управление автомобилем «Мазерати-Гран Туризмо» без номеров. А могли и на пару лет! Министр заявил, что «полностью согласен с решением муниципалитета в Нимбурке». До мая он будет ездить лишь на служебном авто с шофером.

Наверное, самое быстрое и дорогое такси в мире представил «Мерседес-Бенц» на европейской выставке таксомоторов в Кёльне. Фонарь с шашечками и счетчик получил SLS AMG, развивающий до 317 км/ч. Жаль только, всю семью в него не усадишь да и чемоданы уложить будет некуда.



Все больше подробностей известно о будущем покорителе мирового рекорда скорости Bloodhound SSC, который должен преодолеть планку в 1000 миль в час. Так, публике представили его кокпит, который разительно отличается от приборов Green Monster – рекордсмена 1965 года.

ПРЕМИЯ ЗАБОРУ

На выставке Professional MotorSport World Expo, прошедшей в Кёльне, главную премию в номинации «Инновация года в безопасности» получил... прозрачный забор Geobrugg Debris Fence Fangzaun, призванный защитить зрителей от машин, вылетающих с гоночных трасс. Серия натурных крэш-тестов, проведенных в соответствии с требованиями института FIA, показала его высокую эффективность. Первой трассой, оборудованной таким ограждением, станет Atlanta Motorsports Park в Доусонвилле, штат Джорджия, США.

Кроме защитных свойств, новый забор обладает еще одним весьма важным качеством: он не мешает зрителям наблюдать за гонкой.

ДИСК О «ВОЛЬВО»

Речь не о колесных дисках, а о CD! Новая аудиокнига «Скандинавская скорость: История Volvo», вышедшая при поддержке посольства Королевства Швеция в Москве, – это ненавязчивый рассказ о 83 годах деятельности известнейшего автопроизводителя, который доносят до слушателя голоса Сергея Бунтмана и Ренаты Литвиновой. Над текстом работали Александр Пикуленко и Денис Орлов.

ЗВЕЗДЫ НЕ СПАСУТ

Автомобильный клуб ADAC потребовал стандартизировать расположение энергопоглощающих элементов. Крэш-тест, в котором «Пежо-308» врезался в «Форд-Фиесту» на скорости 56 км/ч с 40-процентным перекрытием, убедительно показал: даже пять звезд, полученные этими авто по методике EuroNCAP, не спасают в реальных условиях. Дело в том, что каждый изготовитель по-своему располагает энергопоглощающие элементы. При столкновении они не совпадают и не используются в полной мере.

Очевидно, назрела необходимость определенной стандартизации расположения таких структур по высоте и ширине.

ОТДОХНЕМ В ПРОБКАХ

Компания «Даймлер» собирается порадовать водителей «мерседесов» своим способом скрасить долгие часы стояния в пробках. Ведь у водителя явно улучшится настроение, если дать ему возможность отвлечься и заняться каким-либо полезным делом, вместо того чтобы постоянно трогаться и останавливаться. А на педали пусть давит автомат, у него «нервы» железные. Правда, пока «пробочный ассистент» (так можно перевести немецкое название Staufolgefahrassistent) работает лишь до скорости 40 км/ч, громоздок и может крутить руль не более чем на 30°. К тому же автомат следит, чтобы водитель не убирал руки с баранки дольше чем на 11 секунд. Да и для очередного троганья с места нужно «топнуть» по педали газа. Но ведь это только начало...

ВЕСОМЫЕ МЕЛОЧИ

«Рено-Дастер» уже продается в Украине? Едем! Уж очень интересно, каков он на фоне других кроссоверов. **Сергей Воскресенский** стал капитаном экспедиции, а за фото отвечал **Александр Кульнев.**

Говорят, в хорошую погоду с горы Гаверла открывается потрясающий вид на Карпаты. Подтвердить не могу, ведь до вершины (2061 м) мы так и не добрались: ведущий к ней проселок основательно разбит лесовозами – тут не только кроссоверы, специально подготовленные джипы вряд ли пролезут без потерь. Но все равно жаль, уж очень хотелось увидеть настоящий снег в середине слякотной осени, а завершив восхождение, обязательно сказать: «Мы сделали это!». Хотя, как пел Высоцкий, к непокоренной вершине стоит вернуться...

Нашим же подопечным для демонстрации вседорожных способностей хватило и предгорий. Им не пришлось, как настоящим «проходимцам», истошно реветь моторами, жадно глотая разреженный воздух, или рвать трансмиссии в борьбе с запредельными подъемами. Все было намного проще и в то же время сложней, учитывая класс и возможности автомобилей: грязная, испещренная ямами щебеночная колея, предательски выглядывающие из хлябей валуны... и бесконечные мойки из ведерка (да простят нас экологи!) – фотографу тоже надо работать.

Лучшим здесь, безусловно, оказался «Рено-Дастер». Его простота и умеренная энерговооруженность (1,6 л, 102 л.с.) в этих условиях с лихвой компенсировались отменным дорожным просветом (190 мм под стальной защитой двигателя!) и энергоемкостью подвесок, рассчитанных как раз на подобные условия. Причем нам даже не приходилось активировать первую и очень «короткую», явно с прицелом на езду внатяг, передачу шестиступенчатой механики. «Дастеру» в грязевом месиве вполне хватало и второй.

А вот куда более дорогой и яркий «Мицубиси-ASX» (2,0 л, 150 л.с.) показал себя типичным горожанином – как-то сразу съежился перед препятствиями. И отнюдь не из-за слабой вседорожной вооруженности. 190 мм под пластиковой защитой двигателя – такой же показатель, как у «Рено». Но в расстановку сил вмешались слишком короткоходные и какие-то расхлябанные подвески. Они и трясли изрядно, и переползать через неровности заставляли с удвоенной опаской.

Ну и наконец, «Ниссан-Кашкай+2» (2,0 л, 141 л.с.). Версию «+2» подобрали, исходя из размеров «Дастера» и цены ASX. На бездорожье «Кашкай» тоже периодически давал знать: подобные эксперименты ему не по нраву. Задняя подвеска то жестко лязгнет, а то и встряхнет хорошенько. Явно не «Дастер». Однако есть в «Ниссане» некая мужская черта, позволившая почти при таком же (200 мм без защиты) дорожном просвете, что и у «Мицубиси», достойнее справляться с трудностями пути. Такая вот история. А может, только зарождение интриги?

ДВА ПРОТИВ ОДНОГО

Явно заточенный под эконом-класс «Дастер», даже в дорогой комплектации, не претендует хоть на какой-нибудь шик. Но внешне выглядит внушительно. Сравнивая его интерьер с «Ниссаном» и «Мицубиси», сразу видишь классовую пропасть, разделяющую эти две машины и «Рено». У «японцев» – яркие приборные комбинации, кожа, климатики, сервоприводы и хорошая «музыка», а в придачу еще и модная стеклянная крыша, целомудренно прикрытая изнутри сдвигающимися шторками.

В ASX менее удобны сиденья с короткой подушкой и плоской спинкой да и потолок нависает слишком низко. Общее впечатление от салона – бесконечное дежавю. Постоянно натыкаемся на знакомые кнопки и тумблеры, заимствованные то ли у «Лансера», то ли у «Аутлендера». В целом интерьер спроектирован грамотно и отлично гармонирует с внешностью машины, но все-таки хотелось бы какой-то новизны.

«Кашкай+2» тоже не вызывает особых эмоций. Особенно внешне – давно известный, примелькавшийся образ. Зато внутри он сделан заметно строже, удобнее и качественнее «Мицубиси». В нем больше пространства, лучше пластик, правильнее профиль сидений, шире диапазоны их регулировок. ASX слишком сиюминутен, а «Ниссан» подкупает продуманной основательностью. Логичному алгоритму раздельного климат-контроля, более понятным и не перегруженным частоколом рисок приборам и прочему

RENAULT DUSTER

Впервые представлен в 2010 году. В России пока не продается – идет подготовка к полномасштабному производству на «Автофрамосе». Приведены комплектации для Украины.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 1,6 л (102 л.с.); дизельный, 1,5 л (90 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5- или 6-ступенчатая механика.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Ambiance, Laureate.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ В УКРАИНЕ: 131 900–184 900 грн. (514 500–781 500 руб.).

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 102 л.с., 6-ступенчатая механика, комплектация Laureate, опции, 178 575 грн. (696 500 руб.).

MITSUBISHI ASX

Европейский дебют состоялся на автосалоне в Женеве в 2010 году, летом продажи начались в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6; 1,8; 2,0 л (117, 140, 150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика, вариатор CVT.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Invite, Intense, Instyle, Exclusive.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 729 000–1 279 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 150 л.с., вариатор CVT, комплектация Exclusive, 1 279 000 руб.

NISSAN QASHQAI+2

Выпуск удлиненной версии кроссовера с третьим рядом сидений начат в 2008 году, в 2010-м модель обновили.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 2,0 л (115 и 141 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5- или 6-ступенчатая механика, вариатор CVT.

КОМПЛЕКТАЦИИ: XE, SE, SE+, SV, SV+, LE+.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 799 000–1 204 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 141 л.с., вариатор CVT, комплектация LE+, цена 1 204 000 руб.

выверенному водительскому инструментарию ASX всерьез может противопоставить лишь напичканное электрорегулировками водительское кресло.

Чем ответит «Дастер»? Он удивит холеных конкурентов салоном, чьи размеры укладывают, по крайней мере компактный ASX, на обе лопатки. Еще понравилось разнообразие вариантов трансформации грузового отсека. В этом вопросе «Рено» и «Ниссан» идут почти вровень. Но «японец» все же впереди – у большого «Кашкая» сиденья второго ряда регулируются как продольно, так и по углу наклона спинки. «Дастер» подобного не предлагает. Помимо этой, к «Рено» у нас накопились и другие претензии по эргономике...

Водительское сиденье у него откровенно «дышит», а регулировка по высоте работает так, что проще сначала выйти из машины, задрать кресло, а уж потом потихоньку выбирать нужное положение. У «Рено», в отличие от конкурентов, не климат-контроль, а обычный «кондей» и вентилятор, который уже на второй скорости легко заглушает рев мотора, подслеповатая, особенно в темное время суток, панель приборов, утлые на фоне остального наружные зеркала...

Однако через какое-то время на эти особенности, как и на дешевые блестящие пластики, перестаешь обращать внимание. Ведь сидишь в «Дастере» неплохо, по крайней мере не хуже, чем в ASX, да и с остальными «находками» в духе «Логана» постепенно осваиваешься. «Рено» вообще очень хорошо находит общий язык с водителем: к обычному пластиковому рулю, который регулируется лишь по высоте, к педалям и рычагу коробки претензий нет. Словом, нормальный, удобный автомобиль, в котором на удивление легко обживаешься.

RENAULT DUSTER

Недорогой блестящий пластик, самые обычные обивочные ткани, а садишься в «Дастер» – и на душе почему-то весело и легко. Куда больше раздражают маленькие наружные зеркала и безобразный алгоритм работы дворников.

Самая аляповатая часть интерьера «Дастера» – перегруженная центральная консоль. Зато колесико управления полным приводом выглядит породисто.

MITSUBISHI ASX

Высококачественный, симпатичный, удобный, но все же вторичный по ощущениям интерьер. Ярких пятен в ASX хватает, а новизны мало. Запас пространства над головой из-за сдвижной шторки – на пределе.

Внутри ASX очень похож на «Лансер». В российской интерпретации эта деталь интерьера с большим центральным дисплеем смотрится несколько по-другому.

NISSAN QASHQAI+2

В «Кашкае» надо приспособиться лишь к управлению навигацией, ну а чуть позже – к слишком задумчивому вариатору. В остальном – продуманный, понятный и удобный «японец».

Родственные души! Переключатель режимов 2WD, 4WD Auto, 4×4 Lock в «Ниссане» такой же, как в ASX и «Дастере».

В «Дастере», несмотря на бюджетность, предусмотрена световая и звуковая сигнализация о непристегнутых ремнях.

Заднее сиденье «Дастера», конечно, не эталон, но места вполне достаточно для ног, плеч и голов двух-трех взрослых.

На проводах в дверях решили сэкономить. Поэтому клавиши управления задними стеклоподъемниками разместили в торце центрального тоннеля. Чем их нажимать – пальцами ног?

Ярко, сочно, но как-то чересчур – особенно частокол рисок на основных приборах ASX. Но центральный дисплей выглядит здорово.

Компактный ASX неожиданно обрадовал полноценным диваном. Свободы коленям не меньше, чем в «Рено», а вот ступни девать некуда. Да и крыша мешает.

То ли постеснялись, то ли спрятали понадежнее – включение подогрева сидений в ASX обнаруживаешь в основании сиденья.

В «Кашкае» нет крикливости, в комбинации приборов без труда найдешь все нужное.

Второй ряд «Кашкая» почти идеален, но все же – почти. Очень короткая подушка, зато в остальном хорош, да еще с регулировками.

Вместо запаски в «Кашкае» лишь ремкомплект. Для наших дорог не годится.

Диапазон регулировок хорош, профиль удачен, однако сиденьям «Дастера» очень не хватает подпора поясницы и общей жесткости. А уж как берешься за регулировочные рукоятки, хоть плачь!

У кресла «Мицубиси» короткая подушка, спинка не балует боковой поддержкой. Да и Гулливерам не рекомендуем – диапазон продольной регулировки маловат.

Кресло «Ниссана» тоже не идеально, спинка сиденья могла быть и выше. Но в целом хорошо распределяет нагрузки, удобно в дальней дороге.

ВЫБОР ЦЕЛИ

Тормоза у «Дастера» так себе, на троечку, ну, может, с небольшим плюсом. Это на равнине, на прямых дорогах в окрестностях Киева они казались неплохими, даже чуткими, а в горах тормозная педаль «Дастера» быстро теряет четкость, наливается ложным усилием, досаждает ненужным запаздыванием. Но полноприводное шасси с полностью независимой подвеской (напомню, на переднеприводной версии сзади применена упругая балка) так уверенно и интеллигентно цепляется за дорогу, что просто диву даешься, насколько легко «Дастер» преодолевает сложные виражи. Благодаря отлично настроенной ходовой части он послушен и собран, причем даже на не очень хорошем асфальте. Плотные, энергоемкие подвески не только отлично справляются с большинством неровностей, но и обеспечивают весьма приличную плавность хода. Собственно, в этом смысле сразу видно, что он прямой родственник «Логана» и «Сандеро».

«Ниссан» и «Мицубиси» противопоставляют «Рено» незыблемую стойкость тормозных систем. С той разницей, что у «Кашкая+2» в этом вопросе все действительно отточено до мелочей – не придерешься, а вот ASX иногда допускает неточности, с ленцой реагируя на команды водителя.

По управляемости «Ниссан» быстро отвоевывает пальму первенства – за счет практически идеального следования заданной траектории. На прямой «Кашкай» иногда даже кажется слишком уж невозмутимым, прямо как автобус. Зашел в вираж – и опять удивляешься, насколько щепетильно этот кроссовер реагирует на движения рулем.

«Мицубиси» не может похвастаться столь же высокой точностью. Он ведет себя грубее, не так охотно входит в поворот, требует постоянных

Такой багажник любому дачнику в радость. А у переднеприводной машины он еще больше.

В споре между объемом багажника и полноценной запаской победило колесо. Но грузовой отсек ASX из-за этого получился очень мелким.

Здесь 3500 км ехали фотоаппаратура и дорожные сумки, инструмент, принадлежности для мойки и даже манекен для измерения салонов. Ни одного упрека багажнику «Кашкая+2»!

подруливаний. Тем не менее на ровной дороге к ярко выраженной недостаточной поворачиваемости быстро привыкаешь как к особенности автомобиля. Главная проблема ASX в другом.

На гладком асфальте подвески «Мицубиси» хороши настолько, что он даже дает фору соперникам (включая «Дастер»), балуя экипаж отменной мягкостью хода. Но стоит появиться неровностям, как езда превращается в муку, полную прыжков. Какие уж тут настройки шасси, когда подвески то укачивают, то вытрясают душу, а ты при этом накрепко вцепляешься в руль, ведь ASX еще и рыскает по дороге. «Кашкай» себе подобного не позволяет. Его подвески, особенно задняя, жестче, но с большинством колдобин они справлялись вполне достойно, лишь иногда недовольно лязгая ограничителями. Ну а плавность хода «Дастера», особенно на средненьких по качеству покрытия дорожках, вне конкуренции. Вот вам и эконом-класс!

НАД УРОВНЕМ МОРЯ

Как ни убеждай себя и окружающих в удобстве и экономичности (особенно на фоне автомата) вариатора, иногда представители этого бесступенчатого трансмиссионного племени ведут себя довольно взбалмошно. Кажется, всё – приспособился, стараюсь избегать резких движений, но, увлекшись, снова надавил на акселератор от души – и стрелка тахометра тут же повисла на оборотах максимальной мощности. Какой тут комфорт, когда двигатель издает столь противный и надоедливый звук, что хочется бросить сразу все педали и выйти из машины! Эту оценку можно отнести и к «Ниссану», и к «Мицубиси». Хотя по другим особенностям работы я бы не сказал, что их трансмиссии – близнецы-братья.

ASX – самый мощный автомобиль в нашем тесте, и в разгоне он

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	RENAULT DUSTER	MITSUBISHI ASX	NISSAN QASHQAI+2
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4315/1822/1695/2673	4295/1770/1625/2670	4541/1780/1645/2765
колея спереди/сзади	1560/1567	1525/1525	1540/1550
Объем багажника, л	408	415	450
Радиус поворота, м	5,2	5,3	5,5
Масса снаряженная/полная, кг	1250/1800	1455/1970	1583/2215
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,0	11,9	11,7
Максимальная скорость, км/ч	158	188	180
Топливо/запас топлива, л	A95/50	A92/60	A95/65
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,3/6,8/7,9	10,5/6,8/8,1	10,7/6,8/8,2
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1598	1998	1997
Степень сжатия	9,8	10,0	10,2
Мощность, кВт/л.с.	75/102 при 5750 об/мин	110/150 при 6000 об/мин	104/141 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	145 при 3750 об/мин	197 при 4200 об/мин	196 при 4800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	M6	CVT6	CVT6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	н.д.	2,35–0,39/1,75*	2,35–0,39/1,75*
Главная передача	н.д.	6,12	6,47
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/65R16	215/60R17	215/60R17

**Диапазон вариатора/задний ход.*

действительно хорош: легок, напорист, стремителен. Скоростные возможности в полной мере соответствуют динамичному облику кроссовера. Его двигатель и вариатор понимают друг друга с полуслова. Это дает уверенность: при малейшем прикосновении к педали газа получишь желаемый и по-настоящему живой отклик. И хотя иногда в салоне и становится довольно шумно, а на высокой скорости к реву мотора добавляются другие звуки, за подобную резвость можно списать многое.

В «Кашкай+2» двигатель да и все остальное работает тише, что особенно приятно в дальней дороге. Но плата за это – куда меньшая экспрессия при разгоне. На высокой скорости кроссовер предпочитает не замечать резких движений педалью газа, отвечая утомительной паузой на команды ретивого водителя.

А что скромняга «Дастер»? Когда он на оборотах холостого хода легко тронулся на первой передаче в крутую горку, это выглядело как трюк, шоу! Но здесь сработал четкий инженерный подход к назначению автомобиля. Заставить большую и тяжелую для 102 бензиновых «лошадей» машину ездить быстро и уверенно может только правильно подобранная трансмиссия. Именно поэтому все шесть ступеней дастеровской коробки сильно «укорочены». Приходится даже вносить коррективы в собственные действия. Ведь вторая передача здесь – как на любом другом автомобиле первая, третья – словно вторая и так

Release by NALSUKrasnes

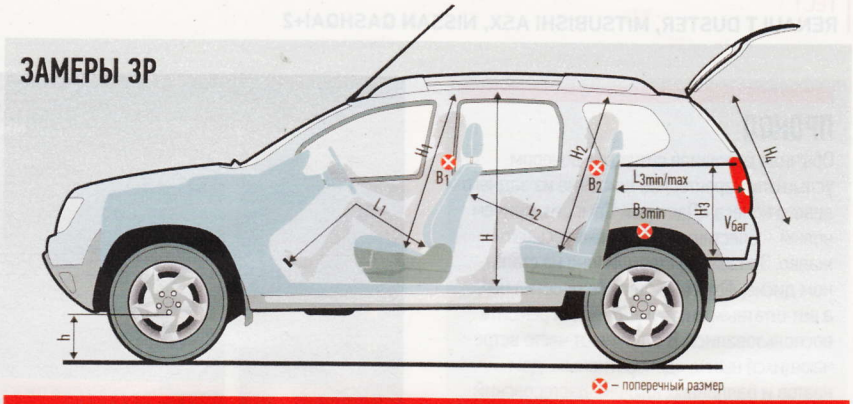
далее. Поэтому на первой можно разогнаться только до 15–20 км/ч, дальше мотор уткнется в ограничитель. Зато при таком раскладе не нужен дополнительный понижающий ряд в трансмиссии, причем кроссовер способен двигаться по грязи в колее без малейшего напряжения, карабкаться на очень серьезный подъем и не боится крутых спусков. Любопытно и смело, но очень непривычно для обычного водителя, особенно когда выезжаешь обратно на асфальт.

Чего «Дастеру» не хватает, так это эластичности. Более мощные машины легко уезжают вперед, а ты безнадежно отстаешь, лихорадочно передергивая передачи. «Рено» вообще провоцирует к такому обращению с коробкой: только бы не уронить стрелку тахометра ниже 3000–3500 об/мин. Хорошо хоть, шумовой фон мотора при этом не слишком утомителен, однако других звуков у этого кроссовера тоже хватает. Эти особенности характера в сочетании с энергичной манерой езды отражаются на расходе топлива: на трассе он почти такой же, как у 2-литровых соперников с вариаторами.

НА РАСПУТЬЕ

Каким будет «Дастер» в России, пока неизвестно. Презентация давно ожидаемой модели намечена лишь на осень. Российская модель, скорее всего, получит измененный, более комфортабельный интерьер и двухлитровый бензиновый двигатель для топ-версии. А пока

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1,мм	L_2,мм	H,мм	H_1,мм	H_2,мм	B_1,мм	B_2,мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3,мм	H_4,мм	$V_{баг.}$,л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M, кг (M_1+M_2)	h,мм
RENAULT DUSTER	930–1160	650–860	1210	1020	965	1390	1390	965/1920	1010	455	800	–	–	–	–	190
MITSUBISHI ASX	950–1190	660–870	1270	1010	935	1440	1410	810/1800	1020	425	820	–	–	–	–	190
NISSAN QASHQAI+2	940–1190	655–885	1240	1000	950	1430	1380	1020/1990	1090	365	840	356	–	–	–	200

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
RENAULT DUSTER	7	7	7	8	8	9	7	7	9	7	9	7	9	8	8	7,8
	+ Практичен, вместительные салон и багажник, удобен для пассажиров; отличные плавность хода и управляемость, хорошая проходимость.									− Посредственные обзорность, тормоза, возможности двигателя; шумноват на высоких скоростях.						
MITSUBISHI ASX	8	8	8	8	8	7	9	8	8	8	7	8	8	8	8	7,9
	+ Эффектный дизайн, отменно оснащен, хорошая обзорность, яркий разгон.									− Маленький багажник, посредственно настроенное шасси.						
NISSAN QASHQAI+2	9	9	8	8	9	9	8	9	9	9	8	9	8	8	6	8,4
	+ Удобен для водителя и пассажиров, многофункционален, хорошая эргономика, отличные тормоза, управляемость и акустический комфорт, отменная климатическая установка.									− Неважно подготовлен для России (отсутствует запасное колесо).						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Сергей Воскресенский:
«В споре между «Кашкаем+2» и «Мицубиси-ASX» я – за «Кашкай», который удобнее, комфортнее и в целом правильнее. «Дастер» подкупает честностью, прямотой, неожиданно позитивным настроением, исходящим от него, и, конечно же, ценой, которая напрочь вытесняет мысли о недостатках».

Автомобили на тест предоставлены российским представительством «Ниссан», украинскими компаниями «Рено-Украина», «Торговый дом НИКО» («Мицубиси»). Благодарим за помощь в организации коллег издания «Украина ЗА РУЛЕМ».

ПРОКОЛ

Обычная дорожная ситуация: вечером услышали характерное шипение из заднего левого колеса «Дастера». Саморез, причем новый – блестящий. Даже выбрасывать жалко. Запаску не ставили (она на стальном диске, фотограф этого не простил бы), а вот штатным инструментом для ремонта воспользовались. В отличие от часто встречающихся нынче «декоративных» домкратов и баллонных ключей, дастеровский комплект – настоящий. Через 10–15 минут отремонтированное и накачанное 16-дюймовое колесо уже было на месте..

Ночной Крещатик хорош, а днем по нему мы так и не прогулялись.

«Дастер» ожидаемо уступил отлично оснащенным соперникам, которые, кстати, заметно дороже. Но «Рено» даже в нынешнем виде удобен для водителя, пассажиров и перевозки грузов, отлично подготовлен к нашим дорогам, а в грязи и вовсе вне конкуренции. Недостатки? Их, конечно, немало, но большинство напрямую связано с идеологией этакого большого полноприводного «Логана». Подобный подход, будучи простителен бюджетной малолитражке, в кроссовере начинает раздражать.

Яркий, мощный, хорошо оснащенный «Мицубиси-ASX» – словно рекламная картинка, собранная из цитат-завлекалочек: стеклянная крыша, да еще и со светодиодами по контуру потолка, играющая красками комбинация приборов, кожа, электроприводы в регулировках водительского сиденья. (В испытанной нами украинской версии, правда, не было навигации и большого дисплея в центре панели, активно продвигаемых на российском рынке.) Но копнешь поглубже – там неудобно, тут недоглядели.

Симпатичный, вместительный, продуманный, «Кашкай+2» заслуженно победил в этом тесте. В нем хорошо уживаются дорогие опции и удобство для экипажа. В отличие от «Мицубиси», в «Ниссане» все как-то равномернее, без ярких всплесков и откровенных провалов. Ну а главные недостатки – слишком худосочный и поэтому абсолютно ненужный третий ряд сидений и отсутствие запаски, для которой, как часто теперь бывает, просто не хватило места. Действительно, мелочи... ЗР

ВДОЛЬ ПО КИЕВСКОЙ

Когда за поворотом на Калугу вместо почти идеального Киевского шоссе началась неплохо сохранившаяся раритетная бетонка, по которой ездили, наверное, еще наши деды, мысли о достопримечательностях отошли на десятый план. Ведь даже тихий и комфортный «Кашкай» по мере нагрева амортизаторов стал напоминать электричку на стыках рельсов: все звуки в салоне подавляло непрерывное тук-тук. За окнами однообразный осенний пейзаж: желтые поля, такого же оттенка перелески и серое небо, вплотную нависающее над всем этим. Пустынно и грустно, а в Украине еще и темнеет рано (минус 1 час по сравнению с московским временем), поэтому наиболее яркие впечатления от 3500 км уместились в коротких путевых заметках.

ГРАНИЦА

Последняя (вторая после Москвы) заправка на российской территории «до полного» – и через пару десятков километров оказываемся среди аккуратных терминалов погранперехода «Троебортное». Паспорта, командировки, документы на машину (включая «зеленую карту» и официальную доверенность), пара дежурных вопросов... Рассказав таможенникам, что за манекен сидит в машине, через 15 минут мы в Украине. Там даже из автомобиля выходить не надо: отдал документы человеку в форме и через некоторое время получил оформленными. На обратном пути все прошло столь же быстро и корректно. Всегда бы так!

ДЕНЬГИ

Все расчеты в Украине – в гривнах, поэтому лучше обменять энную сумму прямо

Каменец-Подольский: въезд в Старый город, первое упоминание о котором относится к 1374 году.

Каньон и река Смотрич, петлей охватывающая город. Идеальное место для крепости.

в приграничном отделении банка. Услугами менял принципиально не пользовались. В Киеве курс местной валюты к рублю немного выше, поэтому с обменом крупных сумм целесообразно повременить.

ГАИ – ДАІ

Как эти службы ни назови... Манера поведения, места размещения, способы измерения – похожи. Любят знак «50», «бьют» навскидку, чтобы их не засекли антирадаром. Российские оснащены современнее, под Брянском мы заметили даже коробочку фотофиксации. Зато в Украине нас пару раз пытались засечь из движущегося навстречу автомобиля. Но, как правило, патрульные машины – 1980-х, средства измерения – под стать. Лучше ехать не превышая разрешенную скорость больше чем на 20 км/ч, тогда сохранность денег более или менее гарантирована.

КИЕВ

Красив, но перегружен транспортом. В рабочие дни утром и вечером на мостах через Днепр пробки почти московские, хаоса предостаточно. В отличие от России, здесь не отбирают права за «встречку», сквозь пальцы смотрят на езду по тротуарам. На последних, кстати, часто разрешена парковка (например, на Крещатике), что существенно улучшает пропускную способность улиц. Если за поездку в центр города (10–12 км) таксист у отеля просит 100 гривен, смело выторговывайте минимум половину.

700 КМ ЗАПАДНЕЕ

Киев – Житомир – Бердичев – Хмельницкий – Каменец-Подольский – Яремче – Рахов. Хорошая, широкая трасса заканчивается под Житомиром. Далее обычная двухполоска, изобилующая попутным и встречным транспортом, сплошными линиями и населенными пунктами. Эти 700 км даются даже тяжелее, чем 900 км от Москвы. Поэтому, путешествуя, их лучше разбить надвое, заехав, например, в очень живописный и отлично отреставрированный Каменец-Подольский. Здесь есть на что посмотреть и где остановиться на ночлег.

Чем ближе горы, тем выразительнее пейзажи, симпатичнее маленькие домашние ресторанчики, бесцеремоннее работники ДАІ: машины останавливают просто так – «для проверки». Съездили в центр Европы (ведь не поленились, подсчитали!), который находится у села Деловое, что в Раховском районе, прямо у румынской границы. Там, кстати, очень симпатичный и недорогой ресторанчик. А можно просто побродить по окрестностям, посмотреть на горные речки и водопады, попить минеральной водички, которая течет себе на чьем-то огороде.

Вот такие они, маленькие жители Карпат.

Лошадь в этих местах – незаменимое и очень популярное средство передвижения.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

Часто говорят, будто у японских автомобилей нет яркого национального характера. С этим утверждением спорит **Сергей Канунников**. Фото автора и «Инфинити».

Странное ощущение: вроде бы обычный бизнес-седан, а в голову навязчиво лезут строчки в стиле японской классической поэзии. Скажем,

Осенние листья,
Кружась, укрывают землю.
В «Инфинити» дверь отворяю...

Новый «Инфинити-М» сохранил фирменную стилистику, но стал похож на двухдверные машины серии G. Кстати, C_x «эмки» удалось довести до 0,27 – очень недурной для солидного седана показатель. Да и вообще, ему действительно идет спортивный облик. В иных машинах ради него жертвуют удобством задних пассажиров, которых придавливает покатая крыша: диван ставят низко – неудобно для ног, но над головой все равно нависает потолок. В «Инфинити» этого нет. Места достаточно и сверху, и в коленях, да и сиденье стоит так, что ноги держать на весу не приходится.

Лучший эпитет для передних кресел (как, кстати, и для многих иных качеств «Инфинити-М») – нормально. Найти удобное положение несложно... если сделать это заблаговременно. Пространство между креслами и дверями настолько узкое, что даже изящная рука пролезает с трудом.

Дизайнерские решения интерьера рациональны и лаконичны. Удобно расположенные кнопки и ручки, хорошая кожа, полированное дерево. Но ощущения роскоши нет.

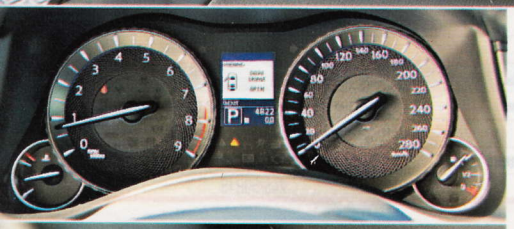
Японская машина упорно вызывает ассоциации с краткостью и строгостью хокку – стихотворений, которые по-русски обычно записывают в три строки.

Поскольку устройствам для обеспечения безопасности в новом «Инфинити-М» уделили особое внимание, разговор о них хочется начать с «многословной», аж пятистрочной танки:

Даже отменный водитель
Порой совершает ошибки.
Чтобы беды избежать,
Много создали устройств.
Как же без них в наше время?

Оставим на совести писавших пресс-релиз выражение «первые в мире». Устройства, внедренные в японском седане, давно известны. Но от этого не менее полезны.

«Инфинити» оснащен несколькими работающими в контакте друг с другом



Навигацию «Инфинити-М» обучили русскому. Но ей явно необходимо совершенствоваться в языке. Да и в быстродействии.

Довольно бесхитростная для недешевого автомобиля комбинация приборов.

Динамики породистой аудиосистемы вмонтированы даже в спинки кресел.

В спортивной версии менять передачи можно не только рычагом коробки, но и лепестками под рулем. Между крутилками обогрева сидений – «шайба» настройки на стандартный, спортивный или экономичный режим.

системами, которые, в общем-то, можно объединить привычным уже термином «активный круиз-контроль». Автомобиль будет четко удерживать дистанцию до идущего впереди, причем ее можно менять в довольно широких пределах. В длинных путешествиях по европейским автострадам – штука очень удобная. На забитых пригородных шоссе – бесполезная.

Еще один набор устройств отвечает за предупреждение столкновения с автомобилем в соседнем ряду. Они даже способны коротким импульсом вернуть машину в свой ряд, чтобы предотвратить аварию. Конечно, на последний шаг электроника идет, лишь если вы уходите из ряда плавно – скажем, задремали.

А подруливающая задняя ось ненавязчиво, но ловко помогает проходить повороты. Эта схема применяется в «Инфинити» не первый год. Отдельный процессор командует исполнительным устройством на задней оси, которое с помощью тяг поворачивает колеса примерно на 1 градус в сторону передних. Работает устройство на скоростях от 40 км/ч. Ощущения поначалу непривычные: корма автомобиля не резко, но лихо доворачивается. Руль приходится вращать при этом на меньшие, чем обычно, углы. Ну вот мы и перешли к ездовым ощущениям...

Мощи достаточно,
Рулится тоже отменно.
Что же ты медлишь, коробка?

Вместо двух моторов объемом 3,5 и 4,5 л «Инфинити-М» получил аж четыре. Причем впервые в истории марки – 3-литровый дизель. Поездить на машине с этим на удивление тихим, мощным и тяговитым агрегатом удалось, но подробного разговора о нем не будет, поскольку нам такую версию поставлять не планируют. В Россию идут модификации с 2,5- и 3,7-литровым агрегатами (последняя – с полным приводом). Чуть позже появится топовая модификация M56.

Еду на полноприводной M37 (подозреваю, что эта модель станет у нас самой востребованной) и с каждым километром чувствую: ощущение невыразительности автомобиля пропадает.

Мотор в 333 силы обладает прекрасным запасом мощности и тяги. Еще научить бы 7-ступенчатую коробку передач соображать получше: уж больно она задумчива, особенно в режиме кик-дауна. Трансмиссия, конечно, числится адаптивной, но приспособиться к энергичной езде

Стремительный, спортивный силуэт седана не убавил простора сзади. По этому параметру «Инфинити-М» – один из лучших в классе.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	INFINITI M (некоторые модификации)		
	M25	M37X	M56 Hi-Tech
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4945/1845/1500 (1515)*/2900		
колея спереди/сзади	1575/1570 (1565)		
Объем багажника (VDA), л	500		
Радиус поворота, м	5,6 (5,7)		
Снаряженная/полная масса, кг	1741–1745/н.д.	1855/н.д.	1873/н.д.
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,2	6,3	5,2
Максимальная скорость, км/ч	231	246	250
Топливо/запас топлива, л	А95/80		
Расход топлива, городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	13,3/7,9/9,9	15,3/8,4/10,9	17,5/8,8/12,0
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	V6/24		V8/32
Рабочий объем, см³	2496	3696	5552
Степень сжатия	11,2	11,4	11,2
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	163/222 4800	245/333 7000	300/408 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	253 4800	363 5200	550 4400
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	заднеприводная	полноприводная	заднеприводная
Коробка передач	А7		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	двухрычажная/многорычажная (двухрычажная)		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	245/50R18		

*В скобках – для версии M37.

INFINITI M – БЫСТРЫЙ И СИЛЬНЫЙ СЕДАН, ОТЛИЧНИК ЯПОНСКОЙ ШКОЛЫ.

у нее не очень получается. Разница в поведении агрегата в стандартном и спортивном режимах настройки тоже невелика.

Для безопасного обгона на коротких прямых лучше перейти в ручной режим. Совсем другое дело! Коробка старательно держит передачу практически до отсечки двигателя, позволяя ему раскрыть самые яркие таланты.

Тут-то и приходит время сполна оценить реакцию седана на тяжеловатый, как показалось вначале, зато очень четкий и правильно настроенный руль. Машина отменно стоит в виражах, позволяя проходить их чисто – без нервного подруливания и доворотов баранки.

При этом настройки подвески – удачный компромисс между управляемостью и комфортом. Наверное, для наших дорог можно бы сделать и помягче. Но только не в ущерб ездовым качествам.

Сильный и твердый характер
Не раскрывается сразу.
Нужно знакомиться ближе...

«Инфинити-М» уже поступил к российским дилерам. Цены версий с 2,5-литровым двигателем – от 1 900 000 руб., с 3,7-литровым – от 2 210 000, топовая M56 обойдется уже в 2 926 000 руб.

Так чего же ждать от автомобиля? Он стройный, сильный, мужественный и подтянутый, не пытается ошеломить напускным шиком. Его суть раскрывается не сразу. Как смысл простоватых, на первый взгляд, японских стихотворных строчек. Все-таки в них и в характере японского седана, по-моему, немало общего. ЗР

НА ВЕС ЗОЛОТА

Первое поколение БМВ-Х3 стало хитом – разошлось по миру тиражом более 600 000 экземпляров. Совсем скоро на российском рынке дебютирует преемник. Ну а тем, кому выпало первыми опробовать машину, пришлось лететь через океан. Впечатления и фото – **Михаила Гзовского**.

Средневековые алхимики тратили жизнь на поиск философского камня – мифического реактива, якобы превращающего любые металлы в золото. Среди зелени американского города Атланта золотистый Х3 сверкает, словно золотой слиток; создатели автомобиля хотят, чтобы на их детище смотрели как на драгоценность. Почему мы встретились с ним именно в США? Потому, что Штаты теперь для Х3 место рождения – его делают на заводе в Спартанбурге, в Южной Каролине. Здесь также собирают кроссоверы Х5, Х6, и отсюда машины плывут в Европу.

От нового Х3, как и от его предшественника, никто не ждет чудес на бездорожье. Он способен быстро ехать по проселку без пробоев подвески – проверено! Готов не спеша залезть на гору, благо электроника оперативно перебрасывает момент на нужное колесо. И скатиться с горки тоже не проблема – поможет система спуска HDC. Более серьезные вылазки чреваты косметическими травмами. Хотя углы съезда и въезда у Х3 для кроссовера немалые – 25,7 и 22,6°, ободрать щедро окрашенные бамперы ничего не стоит. Приоритеты у покупателей нового Х3 другие. Какие? Например, спортивность.

Второе поколение подросло в габаритах, но это сплошь мышечная масса, никакого жира. Х3 накачал бока на 28 мм, прибавил в высоте 12 мм и вырос в длину на 83 мм. При этом стал легче в среднем на 50 кг. Широкие колесные арки и раздувшиеся «ноздри», лихо вздернутые фары и фонари... Во внешности новичка не осталось и следа от легкой застенчивости предшественника. Нынешний самоуверен во всем, возьмите для примера силовые агрегаты.

Дизель объемом 2 л развивает теперь 184 л.с., на 7 сил больше. Момент подрос на 30 Н·м и достиг 380 Н·м. Основная прибавка получена благодаря пьезоэлектрическим форсункам. Но дизель я упомянул лишь для затравки. Бензиновый xDrive 35i

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	BMW X3	
	xDrive20d	xDrive35i
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4648/1881/1661/2810	
колея спереди/сзади	1594/1610	
Объем багажника, л	550	
Радиус поворота, м	5,9	
Снаряженная/полная масса, кг	1790/2300	1805/2365
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,4	5,7
Максим. скорость, км/ч	210	250
Топливо/запас топлива, л	ДТ/67	А92/67
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,1/5,3/5,6	11,2/7,4/8,8
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р6/24
Рабочий объем, см^3	1995	2979
Степень сжатия	16,5	10,2
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	136/184 4000	225/306 5800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	380 1750–2750	400 1200–5000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А8	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	225/60R17	245/50R18

демонстрирует еще более внушительные показатели прогресса. При том же объеме 3 л он выдает 306 сил мощности (плюс 34 силы) и 400 Н·м момента (плюс 85 Н·м). Результат – разгон до 100 км/ч стал на полторы секунды быстрее. Причем не в ущерб экономичности – напротив, расход упал на 8%, выброс CO_2 снижен на 11%. Эта версия полностью соответствует спортивному имиджу модели. Взгляните на характеристики тяги – ее максимум растянут почти на весь рабочий диапазон, от 1200 до 5000 об/мин. Езда «на моменте» – залог бодрого отклика на акселератор, прекрасно настроен и 8-ступенчатый автомат Steptronic (за доплату его оснастят подрулевыми лепестками).

Еще одна опция, на которой не стоит экономить, – Dynamic Drive Control, дающий право выбирать между режимами Normal, Sport и Sport+. В первом X3 становится мягким и почти пушистым: руль легок, подвеска комфортна. Кати себе хоть через все Штаты. Перехожу в «спорт»: коробка уходит на передачу ниже, руль заметно тяжелеет. Примечательно, что впервые для X-серии применен электромеханический усилитель руля, причем на чистоте обратной связи его наличие совсем не отразилось. В «спорте с плюсом» кроссовер словно заранее просчитывает любую мелочь в прохождении поворотов. Поэтому нет ни кренов, ни претензий к усилию на руле и никаких заминок с переходом на пониженную передачу. Стрелка тахометра поселяется в зоне максимальных оборотов, система стабилизации вмешивается в опасную ситуацию позже, чем обычно, позволяя слегка подрифтовать в поворотах.

Конечно, за прекрасную устойчивость машины в виражах заслуживает похвалы и система полного привода xDrive, которая в моем автомобиле была дополнена функцией системы стабилизации Performance Control. Притормаживая ближнее к центру виража заднее

BMW X3 СТАЛ МУЖЕСТВЕННЕЕ, ПРОСТОРНЕЕ, БЫСТРЕЕ. А ПО ЧАСТИ ЭЛЕКТРОНИКИ – ОДНИМ ИЗ НАИБОЛЕЕ ПРОДВИНУТЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В КЛАССЕ.

По сравнению с предшественником багажник прибавил в объеме 70 л, теперь – 550 л.

Стиль X3 сохранен в форме фонарей, благодаря чему машина узнаваема даже в темноте.

колесо и увеличивая тягу с другой стороны, она уменьшает недостаточную поворачиваемость и вкручивает машину в вираж.

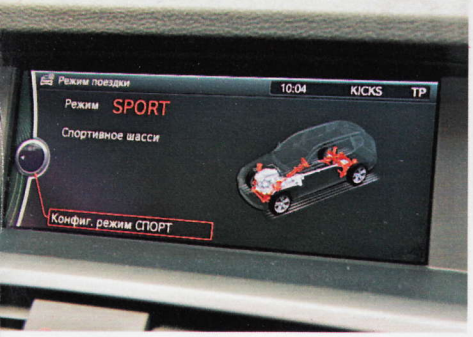
Съезжаю с «американских горок» в город. И здесь X3 как рыба в воде. На ветровое стекло, прямо перед глазами, проецируется навигационная информация, показатели скорости и предупреждения активного круиз-контроля. Очень удобно парковаться: камеры в зеркалах и на двери багажника передают сигналы на компьютер, а он преобразует изображение в картинку с высоты птичьего полета – функция Top View.

На первом же светофоре X3 глохнет. «Если вас остановит полиция, оставайтесь в машине и обязательно заглушите мотор! – вспоминаю совет инструктора. – Иначе система Auto Start Stop сама выключит его и может неожиданно сама же запустить. Полицейский подумает, что вы хотите удрать, и тогда...» Спасибо, дальше объяснять не надо. Пожалуй, я отказался бы от Auto Start Stop и по другой причине: постоянное чириканье стартера в пробках быстро надоедает. Но тогда – прощай, экономия бензина.

Еще одно требование современного покупателя: автомобиль должен давать свободу не только перемещения, но и общения. Кажется уже естественным, что БМВ-X3 предлагает доступ в Интернет – лишь бы был под рукой смартфон, нетбук или iPad. Навигатор прорисует маршрут по фотографиям из Сети, отыщет нужный объект и загрузит его фото в режиме Panoramio. Обладателям приборов от Apple лучше

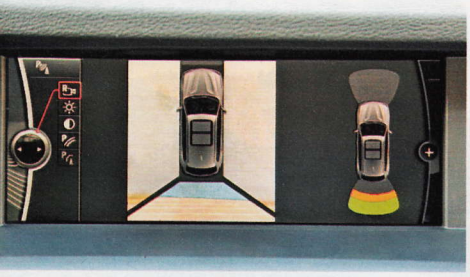
Оформление приборного щитка БМВ не меняется годами. Недавняя новинка – появление сведений о рекуперации энергии.

В салоне стало заметно тише и просторнее, что особенно оценят задние пассажиры.



Активное шасси Dynamic Drive Control позволяет сделать поведение машины более спортивным.

Система Bird View, вероятно, подсмотрена у одного из японских производителей.



всего – при подключении те просто сливаются с бортовой электроникой машины. Например, при помощи контроллера iDrive удобно напрямую зайти в свой почтовый ящик. Причем текст можете не читать, машина сама его вам озвучит. Чудеса? Алхимия!

Возьмите сталь, алюминий, чугун, латунь, медь, никель. Научите их классно ездить и наделите интеллектом. Получилось? Тогда ваш продукт оценят на автомобильном рынке на вес золота. Не сомневаюсь, что с X3 будет именно так. **ЗР**

25 ЛЕТ ПОЛНОГО ПРИВОДА

Первый из современных полноприводных БМВ был представлен в 1985 году под обозначением 325iX. Его бензиновая «шестерка» объемом 2,5 л развивала 171 л.с. Система полного привода с фиксированным распределением крутящего момента между передними и задними колесами в соотношении 37:63 основана на вискомуфтах в межосевом и заднем межколесном дифференциалах. В 1988 году создали полноприводный универсал.

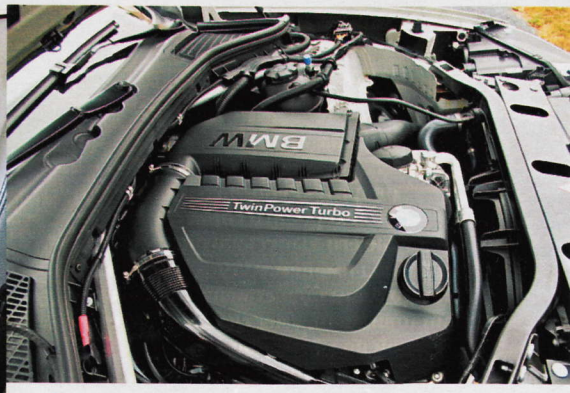
В 1991 году появилась всепогодная модификация «пятерки» – 525 iX. В конструкцию полного привода внесли значительные изменения. Взамен вискомуфты применили многодисковое сцепление с электронным управлением. Блокировку заднего дифференциала вскоре заменила его электронная имитация с помощью тормозных механизмов.

На рубеже веков БМВ выпустила свой первый кроссовер X5. В отличие от многих вседорожников того времени, X5 имел несущий кузов и независимые подвески. Его система полного привода распределяла момент в соотношении 38:62 через планетарную раздаточную коробку. Блокировку дифференциалов передней и задней осей имитировали тормозные механизмы под контролем электроники.

Весной 2008-го рождается вседорожное купе X6. Оно получает модернизированную трансмиссию xDrive, дебютировавшую в 2004 году на X3. В ее основе многодисковая муфта с электронным управлением и задний активный дифференциал. В 2010 году мир увидел самый мощный по сей день гибрид – X6 с V8 и двумя электромоторами, общая мощность силового агрегата составила 485 л.с. Сейчас БМВ выпускает 45 полноприводных моделей, в том числе (с конца 2009 года) флагманскую «семерку».

Никаких откровений для владельцев БМВ последних лет в интерьере X3 нет – эргономика привычно хороша.

Передние сиденья типичны для БМВ – с ярко выраженной боковой поддержкой.



Бензиновый двигатель с двумя турбинами развивает более высокий – на 27% – крутящий момент, чем предшественник, и при этом на 8% экономичнее.

ПОЛОЖИТЕЛЬНО ЗАРЯЖЕННЫЙ

«Лагуна»-седан? Или все же «Самсунг»? С вместительным и симпатичным автомобилем, который выходит на наш рынок, познакомился **Сергей Воскресенский**. Фото автора и «Рено».

Говорят, «Рено-Латитюд» пользуется хорошим спросом в Корее, где его выпускают и продают под именем «Самсунг-SM5». Восточным бизнесменам по нраву миловидный, вместительный седан длиной под 5 метров, с багажником в 477 литров. В России автомобиль станет флагманом модельного ряда «Рено». Наверное, поэтому пресс-релиз не скупится на описания опций, сулящих комфорт во всех его проявлениях. Самыми важными отличиями от одноклассников-конкурентов называют водительское кресло с массажем, трехзонный (!) климат-контроль и целую систему управления качеством воздуха. Об остальном как-то вскользь...

Отечественному потребителю предложат бензиновые двигатели: 2-литровый 4-цилиндровый и V6 объемом 2,5 литра; к первому идет 6-ступенчатый автомат, ко второму – вариатор. Элементы шасси заимствованы у других моделей альянса: передняя подвеска от «Лагуны», задняя – от «Ниссана-Теана». Ну а безопасность новенький, как утверждают, унаследовал от хорошо показавшего себя «Рено-Лагуна».

ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА

Некоторое время мы спорили с коллегами о том, как произносить сложное для русского уха название. Кто-то в шутку даже окрестил машину «альтитудой».

Все остальное в автомобиле понятно, доступно, комфортно, местами даже бесхитростно. Или почти всё. «Латитюд» не был бы настоящим французом, если бы в нем не нашлось изъяна. Скажем, замысловато спрятанного сбоку кресла колесика, управляющего функцией массажа. Искать его приходится практически вслепую.

Мелочь? Наверное, ведь интерьер добротен и уютен, хотя и не столь необычайно просторен, как ожидаешь после авансов пресс-релиза. Отдам должное гостеприимству сидений самого обычного профиля, но по-настоящему универсальных по ощущениям водителей разной комплекции. Понравилась и передняя панель с явно заимствованным у «Мегана» управлением микроклиматом и крупными, от этого особенно необычными тумблерами ионизации и ароматизации воздуха. Правда, навигация пока не говорит по-русски, но ее обещают научить к январю 2011 года.

Этот автомобиль действительно немного противоречивый: богато отделанный и просторный в ширину, он постоянно напоминает моей макушке о слишком низком потолке.

Наверное, поэтому я не удивился, что флагманская «шестерка», против ожиданий, не рождает у водителя никаких откликов, кроме равнодушия. Автомобиль бодро, даже резко срывается с места, упруго ускоряется, но нет в этом разгоне искры. Просто банальный набор скорости, который напрягает нежеланием мотора мгновенно реагировать на педаль газа. Да и автомат периодически грешит театральными паузами в самых, казалось бы, безобидных ситуациях. Они с мотором словно недопонимают друг друга, выясняя, кто главный. В этой полемике водитель оказывается крайним.

А вот с 2-литровым двигателем и вариатором «Латитюд» совсем другой. Да, и мотор шумнее, и его возможности куда скромнее, но зато за любым прикосновением к акселератору следует четкий отклик.

» По длине «Латитюд» однозначно находится в бизнес-классе. Хотя его колесная база лишь на считаные миллиметры длиннее, чем у уходящей с рынка «Лагуны».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	RENAULT LATITUDE	
	2,0 CVT	2,5 AT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4887/1832/1483/2762	
колея спереди/сзади	1565/1562	
Объем багажника, л	477	
Радиус поворота, м	5,6	
Снаряженная масса, кг	1495	1600
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	10,7
Максим. скорость, км/ч	186	209
Топливо/запас топлива, л	A95/70	
Расход топлива, городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,0/7,0/8,3	13,4/7,7/9,7
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24
Рабочий объем, см^3	1997	2495
Степень сжатия	10,2	9,6
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	102/139 6000	130/177 6000
Крутящий момент, Н.м при об/мин	191 3700	233 4400
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	CVT	A6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/55R16; 225/50R17	

В дорогих версиях «Латитюд» предлагает солидный темно-бежевый интерьер в сочетании со светлой кожей сидений. Есть и ксеноновые фары, панорамный люк, аудиосистема Bose, навигатор.

Впервые ароматизатор воздуха предлагает раздельные ароматы для водителя и для пассажира.

Переднее сиденье выделяют в первую очередь солидные, универсальные пропорции.

Он действительно просторен, в том числе для задних пассажиров. Вот только потолок вплотную нависает над головой, особенно когда в нем есть люк.

ГЕН КОМФОРТА

Этот бизнес-седан комфортен и для водителя, и для пассажиров. Хорошая аэродинамика, умеренный шум мотора, отменная плавность хода. «Латитюд», особенно с двигателем V6, просто обволакивает умеренными покачиваниями в такт изменяющемуся профилю дороги. Лишь иногда автомобиль взбрыкивает задней осью на мелких неровностях, легким дриблингом пугая водителя в поворотах. И тогда кажется, что подвеска от «Теаны» не идеально вписана в концепцию максимального комфорта. Но вот дорога становится лучше – и мерные покачивания вытесняют появившиеся сомнения.

Словом, «Латитюд» понятен и надежен в управлении. Он не провоцирует на резкие, необдуманные действия.

Впрочем, цена сильно меняет представление о важности того или иного качества. Поэтому «Латитюд», вместительный седан бизнес-класса с шестью уровнями комплектации за 835 000–1 145 000 рублей, имеет все шансы потеснить конкурентов. Ведь заряжен-то он положительно. ЗР

RENAULT LATITUDE – ДИТЯ СМЕШАННОГО БРАКА, СЕДАН БИЗНЕС-КЛАССА, КОТОРЫЙ НЕ ОСЛЕПЛЯЕТ ШИКОМ, НО ОБЛАДАЕТ ВСЕМ НЕОБХОДИМЫМ ДЛЯ УСПЕШНОЙ КОНКУРЕНЦИИ.

СПОРТЭКСПРЕСС

Из невзрачного «Каравана» – в яркий «Спортс Турер». Результаты такого превращения на примере «Опеля-Астры» с кузовом универсал оценивал **Максим Сачков**. Фото автора и «Опель».

Большинство из нас любят практичные вещи. Но почему-то почти две трети автомобилей в России продают с кузовом седан, а более функциональные и удобные универсалы расходятся совсем неохотно. Может, «Опель-Астра Спорт Турер» изменит у наших сограждан представление о таких машинах?

Универсал длиннее хэтчбека на 280 мм, но не кажется неповоротливым и тяжеловесным. Это не здоровенный мужик в спецодежде, а элегантный человек, поддерживающий себя в хорошей спортивной форме.

До средних стоек оба пятидверных автомобиля похожи как две капли воды, причем не только снаружи, но и внутри. Изменения, безусловно, следует искать во втором ряду. Увы, ногам тут тесно, как и в хэтчбеке, ведь колесная база у них одинакова. Зато голове стало чуть просторнее благодаря приподнятому потолку.

Главный козырь универсала – багажное отделение. В пятиместном варианте его объем на 130 л больше, чем у хэтчбека. А воспользовавшись дистанционным управлением задними сиденьями, объем грузового отсека можно увеличить втрое. Нажимаете кнопочку на правой или левой стенке багажника – щелкает электропривод замка и спинка откидывается. Но чтобы получился ровный пол, руки приложить все-таки придется – автоматически поднимать подушки сиденья «Астра», видимо, научится в следующем поколении.

Другая любопытная деталь, облегчающая погрузку вещей, – скручивающаяся шторка Easy Access Cover. Обычно ее аналоги можно увидеть на более дорогих автомобилях. Заслуживает внимания еще одно интересное решение: достаточно легкого толчка плечом или рукой, и шторка отъедет по направляющим вверх, освободив путь поклаже.

Для пущего комфорта универсал оснастили различными фирменными «флексами», предлагаемыми за доплату. Например, FlexOrganizer фиксирует груз сетками и перегородками, установленными на направляющих по бокам багажника. Или вот FlexFix – выдвигающаяся из заднего бампера полка с креплениями для велосипедов. Правда, появится она лишь в следующем году.

Кто скажет, что это грузовик, пусть всю жизнь разгружает вагоны. Если бы все грузы доставлялись с такой же скоростью, с какой «Спортс Турер» пишет повороты на горных серпантинах близ Стамбула! Хорошо настроенное шасси и резвый 1,4-литровый бензиновый турбомотор позволят добраться до места не только с комфортом, но и с удовольствием. Главное – не сбавлять обороты, а то придется быстро переключаться на пониженную передачу. Кстати, двухлитровый

НА ASTRA SPORTS TOURER НЕ ТОЛЬКО УДОБНО ПЕРЕВОЗИТЬ ПОКЛАЖУ, НО И КОМФОРТНО И ИНТЕРЕСНО ЕЗДИТЬ. И УЖ ТОЧНО НЕ СТЫДНО ПРИПАРКОВАТЬСЯ ПЕРЕД ОФИСОМ.

дизель, который планируют поставлять на наш рынок, снизу подхватывает охотнее да и едет веселее. Голос у него чуть ли не тише, чем у бензинового агрегата, а аппетит скромнее.

Купил бы я «Астру Спортс Турер»? Пожалуй, да. Ведь я, в отличие от многих российских автолюбителей, предпочитаю универсалы. Хотя не исключено, что с появлением этой модели армия поклонников авто с таким типом кузова вырастет. ЗР

Предположительно цена на универсал будет начинаться с 580 000 рублей.

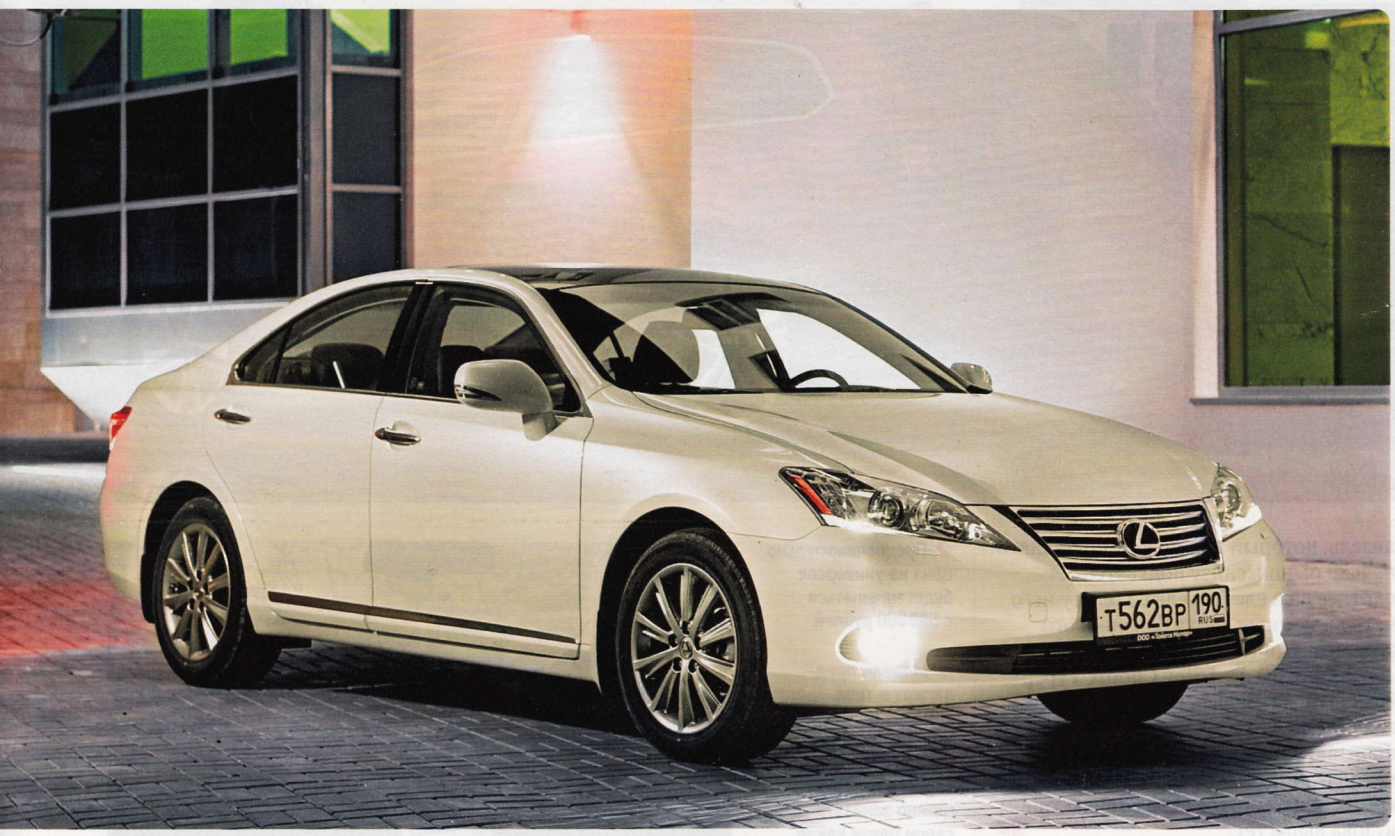
Модель предлагают в трех комплектациях. В самой дорогой, Cosmo, вместо черного интерьера можно заказать салон цвета какао.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	OPEL ASTRA SPORTS TOURER			
	1,4	1,6	1,4 Turbo	2,0 CDTI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4698/1814/1535/2685			
колея спереди/сзади	1544/1558			
Объем багажника, л	500/1550			
Радиус поворота, м	5,5			
Снаряженная/полная масса, кг	1393/1960			
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,5	12,3 (13,9)	10,5 (10,8)	9,5 (9,8)
Максимальная скорость, км/ч	175	185 (180)	200 (198)	212 (207)
Топливо/запас топлива, л	А95/56	А91–95/56	А95/56	ДТ/56
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,6/4,9/5,9	8,6/5,1/6,4 (10,1/5,5/7,2)*	8,4/4,9/6,1 (9,1/5,4/6,8)	6,5/4,2/5,1 (7,9/4,7/5,9)
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	бензиновый			дизельный
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация/число клапанов	Р4/16			
Рабочий объем, см³	1398	1598	1364	1956
Степень сжатия	10,5	10,8	9,5	16,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	74/100 6000	85/115 6000	103/140 4900–6000	118/160 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	130 4000	155 4000	200 1850–4900	350 (380)** 1750
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	М5	М5/А6	М6/А6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка с тягами Уатта			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			

*В скобках данные для версий с автоматическими коробками.
**В скобках мощность при кратковременном повышении давления наддува.

1. В пятиместном варианте – неплохое для компакт-класса 500-литровое багажное отделение.
2. От пятой двери до спинок передних сидений – 1835 мм, что на 28 мм больше, чем у предшественника.
3. Пол багажника расположен на одном уровне с бампером, погрузочная высота равна всего 640 мм.
4. Сдвижную шторку можно одним движением снять с креплений и спрятать под полом багажника.



ТАЙНА ВКЛАДА

Как вы выбираете банк, которому доверяете деньги? А по каким критериям покупаете автомобиль? Связь между этими, казалось бы, абсолютно разными проблемами нашел **Денис Арутюнян**, знакомясь с «Лексусом-ES 350».

Что привлекательного в этом автомобиле? Трудно сказать. Мотор современный, но без революционных решений; шестиступенчатый автомат тоже вполне обычный. Дизайн не сильно ушел от «Тойоты-Кэмри», да и в остальном я не вижу ярких находок. Но штука в том, что это единственный переднеприводный «Лексус»-седан.

Выбор комплектаций, причем фиксированных, небогат. Их всего две – Comfort (1 850 000 руб.) и Luxury (2 086 500 руб.). А теперь представьте: вы приходите в солидный банк, который не может предложить разнообразия тарифов и ставок. Доверите вы сбережения такому финансовому учреждению? Впрочем, не будем торопиться...

НАЧИНАЕТСЯ С ВЕШАЛКИ

Грамотный служащий банка, как никто другой, знает, насколько важно с первых минут общения произвести на клиента приятное впечатление. Эту истину постигли и создатели ES 350. Пускай банк располагается в ничем не примечательном здании – продуманный интерьер способен создать нужную атмосферу. То же происходит в «Лексусе»: стоит устроиться за рулем, как все заботы и суета отступают на второй план. Непривычно мягкое кресло радушно примет водителя любой комплекции, а добротный пластик, деревянные и металлические декоративные вставки создают уютную, расслабляющую атмосферу. Из 17 динамиков акустической системы Mark Levinson 7.1 льется приятная музыка, белые оптитронные приборы завораживают, большой экран навигации готов проводить куда угодно, а услужливая климатическая установка уже окутала ваше тело приятным теплом. И вот вы уже размякли, расслабились и почти готовы дать добро на открытие счета. Но это еще не все. Вам советуют VIP-обслуживание, предлагая перейти на задний диван. Там не менее роскошно: индивидуальный блок микроклимата, простор, удобный откидной подлокотник, за которым лючок для длинномеров (спинка сиденья не складывается). В этот момент опытный банковский менеджер обязательно поймал бы ваш заинтересованный взгляд.

ЗАПАС ДОВЕРИЯ

Но прежде, чем окончательно согласиться на оформление вклада, не мешает все же изучить подробности вашего договора. Устроить, так сказать, тест-драйв сделки. А у «Лексуса» – просто завести мотор. Как, он уже работает? Из-за прекрасной шумо- и виброизоляции, каюсь, не заметил! Неспешно вливаюсь в поток – двигателя по-прежнему почти не слышу. А если нажать до отказа? Вместе с отличным ускорением проявился и бархатистый рокот V-образной «шестерки», оснащенной системой изменяемых фаз газораспределения. Но мотор слышно ровно настолько, чтобы в полной мере ощутить прелесть разгона.

Заметить момент переключения передач почти невозможно – плавной и своевременной работой

шестиступенчатый автомат напоминает бесступенчатый вариатор. Хороша и подвеска: по горбатому российскому асфальту машина словно плывет, лишь мягко раскачиваясь на пологих волнах. Но если колесо попадает в крупную выбоину, на кузов приходит резкий, неприятный удар. А ведь на российские ES 350 устанавливают более жесткие пружины и амортизаторы.

Конечно, вряд ли кто-нибудь станет устраивать гонки на таком солидном авто. Ну а если ситуация заставит, к примеру, гнаться за грабителями банка по узкому горному серпантину? Вот этого-то «Лексус» не любит! Быстрое маневрирование приводит к небольшому «закусыванию» руля – он словно упирается в некое препятствие, – и машина не поспевает за действиями водителя. А ведь крены кузова, вопреки ожиданиям, здесь невелики да и тяги мотора хватает с избытком. Но торопиться не стоит. Машина гораздо лучше проявляет себя при неспешном перемещении.

Убедившись в солидности банка, вы с легкой душой подписываете бумаги. А как же «Лексус»? Он тоже прошел проверку и готов оберегать владельца и пассажиров от житейских невзгод, дарить им чувство комфорта. Если оперировать банковскими терминами, то он привлекателен именно своей надежностью, а не двузначными процентами годовых. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

LEXUS ES 350

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4875×1820×1450
Колесная база, мм	2775
Масса снаряженная/полная, кг	1730/2110
Разгон 0–100 км/ч, с	7,0
Максимальная скорость, км/ч	230
Топливо/запас топлива, л	А95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,7/7,7/10,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,5 л, 204 кВт/277 л.с. при 6200 об/мин, 346 Н·м при 4700 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/55R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Luxury.

ЦЕНА: 2 086 500 руб.

Комфортная подвеска, просторный салон, мощный и тихий двигатель.

Рулевое управление не любит активной езды.

Понравилось, что японцы не переборщили с деревянными вставками.

Приборы «Лексуса» напоминают дорогие часы, что, вероятно, должно поднять самооценку водителя.

Сенсорный экран мультимедийной системы с навигацией удобен. Жаль, подсказки грамотностью не отличаются.

Сзади не только просторно и комфортно, но и уютно.

ДИАЛОГ О ЛИШНЕМ НУЛЕ

Завершился традиционный совместный автопробег издательства «За рулем» и компании «Пежо». В споре, кто лучше, накручивали километры хэтчбек калужской сборки и построенный на той же платформе кроссовер модели 3008. В роли рефери выступили **Сергей Баландюк** и **Владимир Соловьев**.

МОДЕРН И КЛАССИКА

В сущности, кроссовер – нечто среднее между обычной легковушкой и автомобилем повышенной проходимости. Маркетологи заставили всех поверить, что это совершенно новый тип автомобиля, отличный от других, на фоне которого классический хэтчбек выглядит устаревшим. Но все не так однозначно. У каждого из автомобилей свои достоинства. Вот поэтому мы, чередуя поездки то на 3008-х, то на 308-м, спорили постоянно. Калужский «Пежо» закрепили в редакции за моим коллегой. Естественно, он встал на его защиту, мне же осталось держать сторону кроссовера, тем более что познакомился я с ним задолго до официальной премьеры в России.

– По размерам салона, объему багажника кроссовер явно впереди, – убеждал я. – А ведь по длине, ширине и базе 3008-й остался практически в габаритах 308-го.

Сергей соглашался. С цифрами ведь не поспоришь – достаточно заглянуть в технические характеристики.

– Зато оскалившаяся металлическими зубами решетка радиатора, – парировал он, – напоминает восторженного колхозника, впервые увидевшего Кремль. То ли дело утонченные, прямо-таки аристократические черты «триста восьмого»! Здесь придраться не к чему. Даром, что ли, два года назад он удостоился нашего Гран-при в своей категории!

– Погоди, в этом году среди номинантов заявлен «Пежо-3008», – резонно заметил я. – Брутальность во внешности – это тоже стиль. А колхозников не обижай: не из деревни ли пришли стиль кантри и мода на дубленки?

Мы едем в «калужанине», за рулем Сергей, а я фотографирую отряд «три тысячи восьмых», парадно выстроившихся на пустынном Минском шоссе и сверкающих оскалами радиаторных решеток. А ведь коллега прав, вид у 3008-го «пыжа» с некоторых ракурсов действительно грубоватый.

– Ну и что, зато с таким огромным воздухозаборником 3008-му никакое африканское лето не страшно, – выпалил я оппоненту, поднимая стекло.

Участники похода (слева направо): калужский «Пежо-308», 1,6 л, 120 л.с., М5 (636 000 руб.); «Пежо-3008», 1,6 л, 156 л.с., А6 (1 136 000 руб.); «Пежо-3008», 1,6 л, 156 л.с., М6 (957 000 руб.); «Пежо-3008», 1,6 л, 156 л.с., А6 (1 074 000 руб.).

МАРШРУТ: МОСКВА – ВАРШАВА – ДРЕЗДЕН – НЮРНБЕРГ – СОШО – МОСКВА, 5720 КМ. СРЕДНИЙ РАСХОД ТОПЛИВА: «ПЕЖО-308» – 7,4 Л/100 КМ (ИЗРАСХОДОВАНО 424 Л БЕНЗИНА А95); «ПЕЖО-3008» С МЕХАНИКОЙ – 9,1 Л/100 КМ (518 Л); «ПЕЖО-3008» С АВТОМАТОМ – 9,5 Л/100 КМ (542 Л).

Сергей вопросительно посмотрел на меня.

– Не обращай внимания, это я так, сам с собой. Вот пересядем в большую машину, сам поймешь, что внешность не главное, важнее функциональность.

МАНЕРЫ И АППЕТИТЫ

– У 3008-го самолетные тумблеры на передней панели, проекционный дисплей на ветровом стекле, они сразу задают авиационную тему. Легкие сплавы и передовые технологии – на такой машине не ехать, лететь хочется, – подначиваю Сергея. – Обрати внимание, скорость уже изрядно перевалила за полторы сотни, а в салоне тихо. И как уверенно «Пежо» держит дорогу!

– В «калужанине» было ничуть не громче, а шел он плавнее. У 3008-го ходы подвески сделали меньше, сзади добавили успокоитель кренов кузова: автомобиль выше, нужно как-то снижать поперечные колебания при маневрировании. Держит-то дорогу хорошо, но нервно у него это получается.

– Ну, нельзя же объять необъятное. Зато как удобно садиться! Человеку среднего роста почти не приходится пригибаться. А всего-то сиденье приподняли сантиметров на десять.

– И крышу – на пятнадцать... А вот на перчаточный ящик места не хватило, – ехидничает Сергей, – туда и приличный блокнот не положишь. В 308-м у тебя преспокойно там полноразмерный фотоаппарат с большим объективом лежал.

– В 3008-м все можно поместить в большой, глубокий бокс на центральном тоннеле.

– Этот тоннель только съедает место в салоне. Из-за него в локтях теснее, чем в хэтчбеке.

– Зато тоннель организует пространство. Водитель и передний пассажир чувствуют себя как в отдельном купе. На этом фоне 308-й просто коммуналка, хотя и нетесная. А какой удобный у кроссовера багажник! Пол устанавливается на трех уровнях, вниз кладем покупки, которые поедут до Москвы, чемоданы сверху. Практично.

– Согласен, но в 3008-м мне больше нравится вертикальная

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	PEUGEOT		
	3008 1,6 AT (156 л.с.)	3008 1,6 MT (156 л.с.)	308 1,6 MT (120 л.с.)
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4365/1887/1659/2608		4275/1815/1500/2613
колея спереди/сзади	1530/1525		1525/1520
Объем багажника, л	432/1241		348/1201
Снаряженная масса, кг	1400		1260
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,5	8,9	10,8
Максимальная скорость, км/ч	202		195
Топливо/запас топлива, л	A95/60		
Расход топлива, городской/смешанный цикл, л/100 км	10,7/7,7	9,9/7,1	9,3/7,1
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см³	1598		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	115/156 6000		88/120 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	240 1400		160 4250
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	A6	M6	M5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	225/50R17	215/60R16	205/55R16

«Пежо-3008» еще не часто встретишь на дорогах Германии – он выделяется в потоке транспорта.

Наглядный пример транспортной эволюции: переход от конной тяги... к моторной (чуть не сказал – к львиной).

Основная интрига пробега – дуэль между моделями 308 и 3008. В пейзаж европейского города органичнее вписывается хэтчбек.

Вот так мы проехали 5700 км. Для придания веса своим аргументам Сергей любил поддать газку.

посадка. Дорога просматривается лучше, и от этого увереннее чувствуешь себя за рулем.

– Заметь, не я об этом сказал. Но – комплимент за комплимент: по всем экономическим показателям 308-й превосходит кроссовер. И по цене, и по расходу топлива. Это выбор тех, кто умеет считать деньги.

– «Пежо-3008» заметно дороже, но экономить топливо тоже умеет, – Сергей заискивающе смотрит на меня. – Помнишь, от Варшавы я топил на всю железку? Обгоны, ускорения, торможения... Когда ты садился за руль, компьютер показывал, что бензина не хватит до Дрездена. Потом поехали в режиме 90–100 км/ч, расход топлива упал с 11 до 5,9 л на сотню – и заправка не понадобилась.

– Конечно, многое зависит от водителя, техника лишь предоставляет ему те или иные возможности. – И тут я решил пойти на обострение. – Скажи, Сереж, тебе, наверное, обидно, что такой классный и по-настоящему умный шестиступенчатый автомат не ставят на 308-е? Он ведь здорово облегчает жизнь: переключается вовремя и незаметно и при наборе скорости, и при снижении, распознавая темперамент разгона.

– Увы. Но скоро, надеюсь, поставят...

На этой оптимистичной ноте и закончу.

Что в итоге? Оба «Пежо» хорошо показали себя на дальней дистанции. В активе кроссовера удобство размещения пассажиров и багажа, в плюсах хэтчбека – экономичность и плавность хода. Все остальное – дело вкуса, прагматических целей, которые ставит перед собой каждый, выбирая автомобиль. ЗР

ФРИВОЛЬНО И СЕРЬЕЗНО

Самый компактный «Ленд-Ровер» встретил 2011 год обновленным. Вседорожник изменился не столько внешне, сколько конструктивно, в чем убедился **Юрий Тимкин**. Фото автора.

Главное новшество, которого мало кто ожидал от компании, сделавшей себе имя на вседорожниках, – премьера «Фрилендера» с приводом на переднюю ось. Моноприводных автомобилей фирма никогда прежде не выпускала! Пойти на этот шаг англичан вынудила маркетинговая ситуация: сегодня в Европе 23% (почти четверть!) кроссоверов продают именно в таком исполнении. Игнорировать столь сладкую рыночную долю себе дороже. Поэтому пришлось поступиться принципами. Словно оправдываясь за эту фривольность (фанаты марки могут подобрать словечко и покрепче), представители «Ленд-Ровера» повторяли, словно мантру: переднеприводные версии экономичнее, экологически чище и дешевле. Да и горожанам – основным покупателям таких машин – вездеходные свойства не нужны. У нас, мол, в Европе, даже снег в диковинку.

А вот в России снежный покров держится полгода, поэтому в нашу страну поставки переднеприводных «фрилендеров» не запланированы. Во всем остальном россияне получат точно такую же машину, как и европейцы.

До модернизации кроссовер снабжали 2,2-литровым 160-сильным турбодизелем, который выбирала львиная доля покупателей. Теперь этот двигатель предлагают в двух версиях. Которая подешевле, развивает 150 л.с. Причем, несмотря на некоторое уменьшение мощности, крутящий момент вырос на 20 Н·м. Утверждают, что на 8% улучшилась и экономичность – в частности, благодаря доселе не применявшейся на «ленд-роверах» системе рекуперации энергии при торможении. Версии с механической коробкой передач предложат с модернизированным «старт-стопом»; новое устройство пускает двигатель быстрее прежнего (0,7 с против 0,9 с) и меньше шумит. Причем если прежде кратковременные остановки и старты мотора допускались при температуре не ниже 4°С, то теперь порог снижен до нуля.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	LAND ROVER FREELANDER	
	TD4	SD4
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4500/1910/1740/2660	
Объем багажника (VDA), л	405/1670	
Радиус поворота, м	5,65	
Снаряженная/полная масса, кг	1785 (1805)/ 2505	1805/ 2505
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	9,5
Максимальная скорость, км/ч	181	190
Топливо/запас топлива, л	ДТ/68	
Средний расход топлива, л/100 км	6,6 (7,0)	7,0
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см^3	1998	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/150 4000	140/190 3500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	420 2000	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М6 (А6)	А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/75R16	

*В скобках данные для версии с автоматом.

Вторая версия турбодизеля за счет измененной системы управления нынче выдает 190 сил. Такой мотор предлагают исключительно с автоматом и полным приводом. Этот «Фрилендер» едет повеселее – на разгон до 100 км/ч, по заводским данным, ему требуется на 2 с меньше, чем 150-сильной модификации. В рваном городском движении отлично проявил себя модернизированный шестиступенчатый автомат. Благодаря снижению внутреннего трения и обновленным электронным мозгам, он меняет передачи заметно быстрее и мягче. Да и на загородных трассах агрегат не чудил, не переключался безосновательно туда-сюда. Зато на магистрали стал досаждать свист ветра, запутавшегося в увеличенных на 10% наружных зеркалах. С прежними такого не было.

Завершающая часть теста – вылазка на бездорожье: пересечение горных речушек, преодоление усыпанного крупными камнями участка и карабканье на высокие холмы. «Фрилендер» преодолел все это легко, даже как-то фривольно. Как, впрочем, и полагается представителю славного рода «Ленд-Ровера». Ну а то, что переднеприводные версии к нам поставлять не будут, думаю, переживем... ЗР

Интерьер получил новые материлы отделки, а наиболее престижная версия – электрорегулировки сидений.

Необъяснимая простота: монохромный дисплей на престижном вседорожнике.

Автомобиль получил новую фирменную эмблему. Отныне название компании пишется не золотом, а серебром.

Как и прежде, в роли топ-версии выступает машина с 3,2-литровым бензиновым V6 мощностью 233 л.с.

LAND ROVER FREELANDER НАКОНЕЦ ПОЛУЧИЛ ТО, ЧЕГО ЕМУ НЕДОСТАВАЛО ДЛЯ КОНКУРЕНЦИИ, – ПО-НАСТОЯЩЕМУ МОЩНЫЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ.

НЕ ДВА, А ПОЛТОРА

Под занавес уходящего года «Ситроен-С5» вместо 2-литрового бензинового атмосферника получил 1,6-литровый турбомотор. Что машина приобрела, а что потеряла, выяснял **Юрий Тимкин**. Фото **Георгия Садкова**.

Первое ощущение от знакомства не самое приятное: на холостом ходу ощутимый зуд на руле и вибрации пола. Для автомобиля этой ценовой категории – серьезный недочет. Хорошо, что к шумоизоляции претензий нет: двигателя почти не слышно.

А какова динамика? Едет машина бодро, гораздо быстрее, чем ожидаешь от увесистого 4,8-метрового седана, у которого рабочий объем мотора лишь ненамного превышает полтора литра. Вот что значит турбонаддув. Благодаря ему мощность довели до 150 л.с., а крутящий момент составляет весьма достойные 240 Н·м. К слову, эти показатели даже выше, чем у 2-литрового предшественника (140 сил и 200 Н·м соответственно). При этом новая версия не только динамичнее, но и экономичнее прежней: по заявлению производителя, на 100 км пути ей требуется в среднем 7,7 л бензина. На практике я лишь ненамного превысил эталонный параметр. Кстати, сам 1,6-литровый мотор, разработанный совместно с БМВ, уже знаком нам по некоторым другим моделям «Пежо» и «Ситроена».

И больше в С5 ничего нового не появилось. Прочие новшества (в первую очередь внешние) воплощены в рестайлинговой машине, которая появится в продаже в ближайшие месяцы. **ЗР**

Затейливый изгиб декоративной накладки на торпедо – рифма к линии фар, внутренним дверным ручкам, оформлению приборов.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CITROEN C5 1,6 THP

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4779×1860×1451
Колесная база, мм	2815
Колея спереди/сзади, мм	1584/1587
Объем багажника, л	439
Масса снаряженная/полная, кг	1590/2026
Разгон 0–100 км/ч, с	9,8
Максимальная скорость, км/ч	210
Топливо/запас топлива, л	А95/71
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,1/5,8/7,7

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 110 кВт/150 л.с. при 6000 об/мин, 240 Н·м при 1400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – гидропневматические; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/55R17.

ЦЕНА: 1 104 000 руб.

Энергичная динамика, экономичность.

Вибрации на полу и рулевом колесе.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Hyundai Santa Fe 2,2 CRDi

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, длина×ширина×высота, мм	4660×1890×1760×2700
Колесная база, мм	270
Колея спереди/сзади, мм	1615/1620
Масса снаряженная/полная, кг	1866/2570
Объем багажника, л	969–2213
Разгон 0–100 км/ч, с	10,2
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо/запас топлива, л	ДТ/75
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,8/6,2/7,2

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,2 л, 145 кВт/197 л.с. при 3800 об/мин, 436 Н·м при 1800–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/60R18.

ЦЕНА: 1 529 900 руб.

+ Отличная динамика.

– Высокая цена. Неважная шумовиброизоляция салона.

ДОРОГОЙ САНТА

Кроссовер «Хёндай Санта-Фе» на пятом году жизни получил обновленную внешность и новое дизельное «сердце», к пульсации которого прислушивался **Юрий Тимкин**. Фото **Георгия Садкова**.

Изучая технические характеристики машины, удивился: при объеме 2,2 л новый турбодизель развивает 197 л.с. Отменный для такой кубатуры результат! У любого из соперников мощность не столь впечатляющая. А ведь корейцы уже готовят версию не с одной, а с двумя турбинами – какая же у нее будет отдача?

Пустив двигатель, почувствовал характерный рокот и вибрации – они ощущаются здесь сильнее, чем в «КИА-Соренто» с таким же силовым агрегатом. Зато динамика... Песня! При выжатом в пол акселераторе машина даже не ускоряется, а прыгает! Колеса легко пускаются в пробуксовку даже в движении (вот что значат внушительные 436 Н·м крутящего момента). Особенно сильная волна ускорения накатывает с 2500 об/мин. Причем даже в обычном режиме работы 6-ступенчатого автомата, нового для модели. В спортивном же дела идут еще веселее: коробка позволяет довести стрелку тахометра до красной зоны и только потом переключается. Правда, шум в салоне при этом стоит невыносимый.

Других весомых новшеств в обновленном «Санта-Фе» нет. Внешне он почти не изменился: чуть подкорректирована решетка радиатора и бамперы, стал другим рисунок фонарей. Внутри сюрпризов тоже негусто. Не считать же таковыми камеру заднего вида, выводящую картинку на салонное зеркало, USB-порт и AUX-вход! Я, например, в обязательном порядке добавил бы регулировку руля по вылету. Поменял бы и передние кресла – спинки нынешних явно неудачной формы. А почему отделочные пластики такие жесткие? От салона машины ценой свыше полутора миллионов рублей (рестайлинговый «Санта-Фе» серьезно подорожал) ожидаешь лучшего. Ведь за такие деньги можно уже присматриваться к более престижным кроссоверам от «Ленд-Ровера» и даже «Мерседес-Бенца». ЗР

Старомодный интерьер выдает немалый возраст «Санта-Фе».

Картинка маловата и сильно искажает объект. Но это лучше, чем ничего.

ЭГО-ЦЕНТР

Эгоизм в человеческом характере – это хорошо или плохо? А в повадках автомобиля? Наверное, вместе взятые, они составят гремучую смесь. Об этом раздумывал **Денис Арутюнян**, знакомясь с купе «Кадиллак-CTS». Фото автора.

Скажете, нельзя обвинять владельца купе в любви только к самому себе? Попробуйте-ка забраться на задние сиденья «Кадиллака-CTS». Да, дверь немаленькая, передние кресла откидываются, открывая вполне широкий проход. Вот только отношения с теми, кому посчастливилось стать вашими пассажирами, будут испорчены надолго: им придется максимально поджать ноги и втянуть голову. Проехать в такой неудобной позе даже десять минут – сущая мука.

Спереди все по-другому. Просторно, да и глазу есть за что зацепиться. Фирменная рубленая панель поначалу озадачивает: кнопки климата и управления мультимедийной системой находишь не сразу. Но к их непривычному расположению быстро привыкаешь. Однако автомобиль демонстрирует не только покладистость, но и строптивость. Например, посадка, навязанная водителю, далека от идеала: мало того, что сидишь низко, вдобавок средняя часть спинки постоянно выталкивает тело, сводя на нет эффект боковой поддержки. Обзорность в этом купе немногим лучше танковой – узкие боковые амбразуры, массивные передние стойки (при полном отсутствии средних) и крохотное (к тому же искажающее) заднее стекло заставляют чувствовать себя неуютно на запруженных городских улицах.

Не знаю, как поедет бюджетная модификация с механической коробкой и приводом на задние колеса, но доставшееся мне полноприводное купе с автоматом достойно высокой оценки. Басовитый рокот 3,6-литрового V6 прекрасно сочетается с энергичным разгоном – ускорение чувствуешь каждой клеточкой тела. Шестиступенчатый автомат работает шустро и почти незаметно. Но иногда своевольничает: в ручном режиме на прямой удерживает выбранную передачу, а вот в поворотах неожиданно переключается вверх! Сперва подумал: может, случайно задел подрулевой лепесток? Попробовал еще раз – то же самое: в вираж вошел на второй, а вышел на четвертой...

Собственный характер проявляет и подвеска. Большинство мощных спортивных купе не балуют комфортом. Конечно, по плавности хода двухдверный CTS трудно сравнивать

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CADILLAC CTS COUPE AWD

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4789
ширина	1883
высота	1422
база	2880
Объем багажника, л	298
Снаряженная масса, кг	1874
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,4
Максимальная скорость, км/ч	225
Топливо/запас топлива, л	A95/68
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	16,0
загородный цикл	7,9
смешанный цикл	10,9

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,6 л, 229 кВт/311 л.с. при 6400 об/мин, 374 Н·м при 5200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на двойных поперечных рычагах/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 245/45ZR19.

с семейными машинами. Но и бескомпромиссно жестким его не назовешь – на неровностях ведет себя словно хорошо накачанный мячик: упругий, но без неприятных ударов и пробоев.

Едва сжившись с обычным купе, пересел на более мощную версию CTS-V. С первого взгляда видны спортивные атрибуты: иная решетка радиатора, сдвоенные трубы выхлопа и несколько новых шильдиков; внутри – сиденья в стиле спортивных «ковшей» и обшитый замшей руль. А со второго... Автомобиль подавляет раскатистым рыком из-под днища и безудержной тягой 564 «лошадок» 6,2-литрового V8. Для того чтобы выразить и продемонстрировать окружающим свое «Я» – самое оно. Вот только все остальное не очень приспособлено к такой мощности: автомат с трудом поспевает за двигателем, а в повороте нужно очень аккуратно дозировать тягу, чтобы не сорвать машину в глубокий занос. Впрочем, если к большому мотору ручную коробку, впечатление может измениться. Но попробовать такое блюдо, увы, не удалось.

CADILLAC CTS COUPE ТРУДНО ОТНЕСТИ К КАКОМУ-НИБУДЬ КЛАССУ. ОН НЕОБЫЧЕН ДАЖЕ СРЕДИ ДРУГИХ КУПЕ, И В ЭТОМ ЕГО ГЛАВНОЕ ДОСТОИНСТВО.

Так насколько страшен эгоизм? Порция здорового самолюбия, заложенная в купе «Кадиллак-CTS», пошла машине на пользу: можно найти к ней свой подход или смириться с ее норовом и получать удовольствие. Но эксперименты планируйте на следующее лето – ближе к этому времени объявят и цены. Поначалу обещают привезти в Россию машины с «шестерками», но, возможно, предложат и версию с V8. Так что у желающих есть время поднакопить денег и морально подготовиться к появлению американского «эго-центра». ЗР

Приборы смущают нестандартной оцифровкой спидометра. Да и датчик давления масла не самый необходимый атрибут в повседневной жизни.

Интересный стиль, хорошая эргономика, добротные материалы – в купе CTS можно устроиться с уютом. Но только вдвоем.

Откинув спинку заднего дивана, получаешь доступ в багажник, не выходя из машины.

ТЯЖЕЛЫЙ СЛУЧАЙ

Вам необходим доступный вседорожник? Выбор в этой категории, к сожалению, невелик. Нелегкий поиск лучшего варианта вел **Сергей Канунников**. Фото **Георгия Садкова**.

Release by NALSUR kosmos

Я не поклонник внедорожных приключений. У меня нет страсти ни к охоте, ни к рыбалке, ни даже к даче. Но все-таки иногда понимаю тех, кто находит кайф в преодолении трудностей дороги. Порой на раскисшем проселке удовольствия получаешь не меньше, чем в забегах на гоночном кольце: ревет мотор, натужно подвывает трансмиссия, колеса сбивают тесто из глины и грязной воды, вселяя уважение к возможностям машины.

ВЫШЕ? ШИРЕ? ДЛИННЕЕ?

«УАЗ-Патриот Спорт» – высокий и статный. Несгибаемый борец с бездорожьем, начиная с внешнего вида. «Шевроле-Нива» выглядит кроссовером для дачников и уравновешенных любителей природы. «Грейт Уолл Ховер Н3» с точки зрения проходимости кажется самым несерьезным. По сути, это просто длинный универсал с известной претензией на элегантность. Но до бездорожья еще надо доехать – ведь и такие автомобили,

UAZ Patriot Sport

Укороченный вариант обычного «Патриота» дебютировал в 2010 году.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,7 л (112 и 128 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: механическая 5-ступенчатая, понижающая передача, подключаемые передние колеса.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Comfort, Limited.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 420 000–505 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,7 л, 128 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Limited, 505 000 руб.

Chevrolet Niva

Автомобиль родился как ВАЗ-2123 «Нива», но пошел в серию под маркой «Шевроле» – в 2003 году. В 2010-м машину обновили.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,7 л (80 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: механическая 5-ступенчатая, понижающая передача, постоянный полный привод.

КОМПЛЕКТАЦИИ: L, LC, GLS, GLC.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 424 000–500 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,7 л, 80 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация GLC, 486 000 руб.

Great Wall Hover H3

Обновленный «Ховер» на нашем рынке появился в 2010 году.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2,0 л (122 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: механическая 5-ступенчатая, понижающая передача, подключаемые передние колеса.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Люкс», «Суперлюкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 640 000–685 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 122 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация «Люкс», 640 000 руб.

как правило, большую часть жизни проводят в городах или, по крайней мере, на хороших дорогах.

«УАЗ-Патриот Спорт» (удивительно, что не только имя, но и комплектации следует, по мнению маркетологов, непатриотично писать латиницей) – потомок модели 3160 родом из первой половины 1990-х, а ее корни, как у любого ульяновского внедорожника, уходят в середину прошлого века.

Неожиданно и приятно, что по удобству передних кресел УАЗ уверенно превзошел и «Ниву», и «Ховер». У последнего сидушка совсем простенькая и плоская. У «Нивы» чуть лучше, но тоже не образец. А кресло «Патриота» – очень неплохой формы, с длинной удобной подушкой.

Залезть в УАЗ, конечно, труднее всего – просто потому, что высоко! Зато обзорность самая лучшая: стекла большие, передняя стойка близка к вертикали, зеркала огромные. Впрочем, «Нива» и «Ховер» здесь отстают не сильно.

Но, хотя сиденье у «Патриота» неплохое и сам автомобиль большой, посадка за рулем УАЗа даже для водителя среднего роста стеснена. Почему не сделали салазки подлиннее? Чтобы усилить впечатление от простора сзади?

Его действительно вдоволь, но залезать туда все равно не хочется – сиденье плоское, с неудобной спинкой. Однако главная проблема даже не в этом: в узкую дверь короткобазного «Патриота» не пролезть без определенной ловкости и непременного обтирания задней арки одеждой. Будь кузов трехдверным, доступ в него стал бы, вероятно, не хуже.

За рулем «Нивы» тоже не слишком просторно. Даже водитель среднего роста отодвинет кресло до предела назад. Высокому придется пристраивать колени по сторонам от руля. Сзади места меньше, чем в «Патриоте», но сама форма дивана лучше.

«Грейт Уолл» в нашей компании самый длинный. Неудивительно, что в нем удобнее всего.

Ульяновцы в последние годы наконец научились делать передние панели своих машин хоть с какой-то эргономической осмысленностью. Если, конечно, не иметь в виду управление зеркалами и стеклоподъемниками – эти клавиши расположены почему-то на торце тумбы между креслами. Рычаг переключения передач от водителя далековато, а ручка управления трансмиссией тугая и нечеткая. Но и у «Нивы» она лишь немногим легче. Лучше всех опять «Ховер»: у него лишь простенькая крутилка, отвечающая за подключение передней оси и пониженной передачи.

Пересядем снова в УАЗ. В целом салон выглядит неплохо, но все-таки есть ощущение грубости и недоделанности. Подстаканник отказался вылезать из панели после первого же использования. Крутилки регулировки отопления, вращаясь, преодолевают невидимые препятствия. У «Шевроле», кстати, они работают примерно так же.

Лет десять назад, впервые познакомившись с новой «Нивой», я сразу

UAZ PATRIOT SPORT

Интерьер «Патриота» выглядит вполне прилично. Справа два бардачка, между сиденьями огромный двухэтажный бокс.

Управлять «музыкой», климатом и всем прочим несложно. А под крутилками нашлись аж две пепельницы!

CHEVROLET NIVA

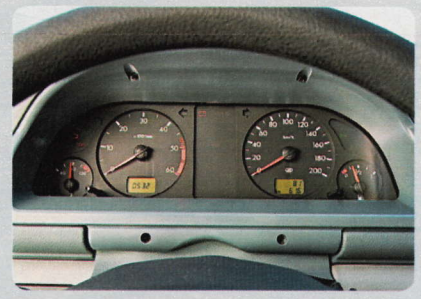
В целом салон «Нивы» и сегодня смотрится неплохо. Но расположение кнопок несколько хаотично, да и работают они как-то неуверенно.

Магнитола в «Ниве» явно не на своем месте. Дотянуться до нее, не отвлекаясь от дороги, трудно.

GREAT WALL HOVER H3

Салон «Ховера» не поражает дизайном, но и отторжения не вызывает.

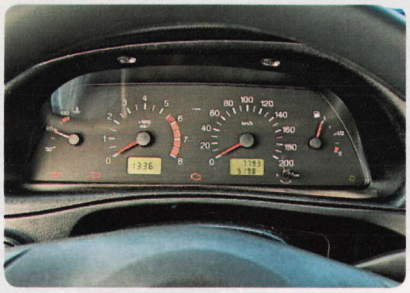
Ярко-синий дисплей – на любителя. Система управления климатом не сбалансирована по эффективности потоков.



Комбинация приборов УАЗа проста и вполне понятна.

Сзади в коротком «Спорте» просторно, но входить-выходить – мука!

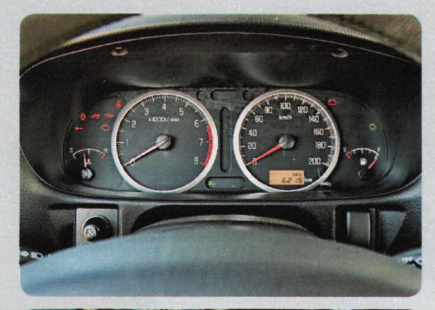
Тянуться за рычагами далековато. Ну а тот, что ведает передним мостом и раздаткой, вдобавок потребует сил и сноровки.



УАЗ и «Шевроле» делают на разных заводах, но приборные щитки у них – словно близнецы.

Места для ног в «Шевроле» хватает. Однако втроем лучше не садиться.

По четкости включения передач «Нива», пожалуй, лидер. Но рычаг раздатки, как и в УАЗе, с норовом.



Приборы «Грейт Уолла» тоже скромны и лаконичны, но по-своему.

Благодаря длинной базе сзади в «Ховере» места вдоволь.

«Ховеру» не хватает четкости переключения передач. Зато трансмиссией управляет удобное маленькое колесико.

УРОКИ ГЕОМЕТРИИ

УАЗ традиционно считают автомобилем с гигантским, рекордным дорожным просветом. Это верно лишь отчасти. Под картером переднего моста «Патриота» 200 мм, столько же у «Нивы» под защитой. Под «фартуком» «Ховера» 190 мм.

По клиренсу в базе трудно найти равных УАЗу: под резонатором аж 340 мм! У «Нивы» под раздаточной коробкой 240 мм, у «Ховера» на 15 мм меньше. А самая неожиданная картина сзади: у «Патриота» и «Нивы» под картером моста по 210 мм, у «Ховера» 215 мм.

По углам въезда-съезда и рампы УАЗ действительно безоговорочный победитель.

В «Патриоте» самый большой багажник. Даже при измерении до того места, где должна быть полка.

С несложенными сиденьями багажник «Нивы» самый маленький.

Багажник «китайца» объемистый. Но задвинуть вещи к спинке дивана, не испачкавшись о бампер, не получится.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	UAZ PATRIOT SPORT	CHEVROLET NIVA	GREAT WALL HOVER H3
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4340/1900/1910/2400	4056/1800/1690/2450	4620/1800/1800/2700
колея спереди/сзади	1600/1600	1466/1456	1515/1520
Объем багажника, л	600/1200	320/650	600/2426
Радиус поворота, м	н.д.	5,7	н.д.
Масса снаряженная/полная, кг	2000/2600	1410/1860	1905/2305
Время разгона 0–100 км/ч, с	18,0	19,0	14,0
Максимальная скорость, км/ч	150	140	170
Топливо/запас топлива, л	А92/87	А95/58	А92/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,4/15,5*	14,1/8,8/10,8	10,8/8,2/9,5
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/8	Р4/16
Рабочий объем, см^3	2693	1690	1997
Степень сжатия	9,1	9,3	10,0
Мощность, кВт/л.с.	94/128 при 4600 об/мин	59/80 при 5200 об/мин	90/122 при 5250 об/мин
Крутящий момент, Н·м	210 при 2500 об/мин	127 при 4000 об/мин	175 при 2500–3000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	М5	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	4,16/2,27/1,43/1,00/0,88/3,83	3,67/2,10/1,36/1,00/0,82/3,53	3,99/2,15/1,33/1,00/0,86/4,22
Главная передача/раздаточная коробка I/II	4,11/1,00/1,94	3,9/1,2/2,4	4,22/1,00/2,48
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	зависимая пружинная/зависимая рессорная	на двойных поперечных рычагах/зависимая пружинная	независимая торсионная/зависимая пружинная
Рулевое управление	винт-шариковая гайка, с гидроусилителем	винт-шариковая гайка, с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые
Размер шин	235/70R16	215/65R16	235/65R17

*90/120 км/ч.

понял: это лучший тольяттинский автомобиль с точки зрения эргономики. Сегодня оцениваю салон несколько по-другому. Он по-прежнему довольно уютен, но уже совсем несовременен. Дотянуться до магнитолы, а тем паче до регулировки зеркал, расположенной еще ниже, трудно. Кнопки включения наружного освещения слева от руля – откровенная архаика. Ведь и УАЗ обзавелся нормальным поворотным выключателем.

«Ховер» на этом фоне самый современный, понятный и удобный. Из китайских машин постепенно исчезают и безвкусная аляповатость оформления, и эргономические недочеты. Немного раздражает лишь ярко-голубая подсветка дисплея. Еще бы здесь отопление и вентиляцию наладить: ни в автоматическом режиме, ни в ручном добиться равномерности совместного обдува ветрового стекла и ног так и не удалось. Приходится выбирать – первое либо второе. В этом смысле УАЗ и «Нива» сделаны удачнее.

ДОРОЖНЫЕ КАРТЫ

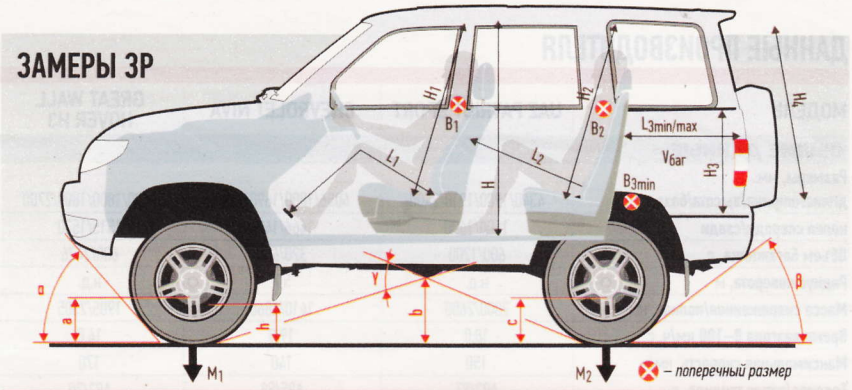
Двухлитровый двигатель «Ховера» даром что имеет 122 силы – набирает обороты с натугой, в неспешном темпе разгоняется и машина. Пятая передача ей не особо нужна. Ходы рычага, кстати, излишне размашистые: третью передачу врубаешь, словно пятую. Зато акустический комфорт вполне приемлемый, особенно в сравнении с конкурентами.

«Нива» заметно шумнее, УАЗ еще хуже. В обоих звуки доносятся отовсюду: стонут трансмиссии, подвывают двигатели, ноет завихряющийся вокруг кузова ветер. Ехать в таком сопровождении сотни километров совсем не хочется. А «Нива» вдобавок еще и очень тяжела на подъем: 22 с в разгоне до 100 км/ч (замеры ЗР) – трудно найти более вялую машину. «Патриот Спорт» разбегается повеселей. Но у него своя, очень серьезная проблема. Ульяновский вседорожник рискует стать рекордсменом наших замеров – со знаком минус. Тормозной путь огромен (60 м!), при интенсивном замедлении автомобиль сильно водит из стороны в сторону. Всего пары резких, но, в общем-то, вполне обычных торможений хватает, чтобы перегрелись передние диски. Это настолько плохо, что требует срочного вмешательства завода!

На подобном фоне «Нива» ведет себя пристойно, хотя и проигрывает «Ховеру». У последнего, несмотря на не очень информативную и жестковатую педаль, замедление вполне приличное.

На шоссе УАЗ привычно реагирует на неровности хаотичными скачками по дороге. В общем-то, ничего криминального, но все же неприятно. В поворотах высокий автомобиль кренится. Руль даже для минимальной корректировки курса требует размашистых движений, вдобавок он слишком легкий. Можно привыкнуть и к такому, но как же это далеко от современных представлений об управляемости! Зато в компенсацию ты получаешь возможность перескакивать через трамвайные пути на полном ходу.

ЗАМЕРЫ 3Р



Модель	L_1,мм	L_2,мм	H,мм	H_1,мм	H_2,мм	B_1,мм	B_2,мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3,мм	H_4,мм	$V_{баг.}$,л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M, кг (M_1+M_2)	h,мм
UAZ PATRIOT SPORT	925–1085	705–935	1280	1035	1035	1475	1485	655/1580	1125	1185 (потолок)	1125	380	1022 (53)	904 (47)	1926	200
CHEVROLET NIVA	955–1100	650–840	1230	1025	975	1475	1445	700/1345	990	515	890	268	805 (56)	636 (44)	1441	200
GREAT WALL HOVER H3	945–1125	665–905	1135	1015	990	1455	1420	1065/1980	1060	390	815	352	954 (53)	860 (47)	1814	190

МАКСИМАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ ПРИ РАЗГОНЕ 0–100 км/ч (замеры 3Р)

Модель	Уровень шума, дБА
UAZ PATRIOT SPORT	77,0
CHEVROLET NIVA	76,6
GREAT WALL HOVER H3	72,8

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры 3Р)

Модель	a, мм	b, мм	c, мм	α,°	β,°	γ,°
UAZ PATRIOT SPORT	200	340	210	37	36	30
CHEVROLET NIVA	200	240	210	33	37	22
GREAT WALL HOVER H3	190	225	215	28	16	19

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

UAZ PATRIOT SPORT погрешность спидометра 5,4%

1,4с (20) 3,6с (40) 6,5с (60) 10,9с (80) 16,2с (100 км/ч) 29,8с (120) 54,0с (140) **max 152,2 км/ч**

CHEVROLET NIVA погрешность спидометра 5,4%

2,0с (20) 5,1с (40) 8,6с (60) 14,6с (80) 22,0с (100 км/ч) 38,7с (120) **max 139,8 км/ч**

GREAT WALL HOVER H3 погрешность спидометра 8,0%

1,9с (20) 4,9с (40) 9,1с (60) 13,5с (80) 23,2с (100 км/ч) 37,1с (120) 62,8с (140) **max 158,4 км/ч**

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24с

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

UAZ PATRIOT SPORT
- 60-100 км/ч (IV) 18,8с
- 80-120 км/ч (V) 34,3с

CHEVROLET NIVA
- 60-100 км/ч (IV) 20,7с
- 80-120 км/ч (V) 49,0с

GREAT WALL HOVER H3
- 60-100 км/ч (IV) 20,9с
- 80-120 км/ч (V) 37,7с

ВЫБЕГ

UAZ PATRIOT SPORT
- 120-50 км/ч 959м
- 50-0 км/ч 452м

CHEVROLET NIVA
- 120-50 км/ч 1073м
- 50-0 км/ч 492м

GREAT WALL HOVER H3
- 120-50 км/ч 1221м
- 50-0 км/ч 563м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

UAZ PATRIOT SPORT
- путь 60,0м
- замедление 6,4м/с²

CHEVROLET NIVA
- путь 48,0м
- замедление 8,0м/с²

GREAT WALL HOVER H3
- путь 45,5м
- замедление 8,5м/с²

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя: Сиденье	Органы управления	Обзор	Салон: Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Ходовые качества: Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Комфорт: Шум	Плавность хода	Климат	Приспособленность к России: Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Общая оценка
UAZ PATRIOT SPORT	9	7	9	7	7	8	8	6	6	7	7	8	9	9	8	7,7
CHEVROLET NIVA	8	8	8	8	8	7	7	7	7	7	8	8	9	9	8	7,8
GREAT WALL HOVER H3	7	9	8	8	8	8	7	8	7	9	8	7	8	7	8	7,8

UAZ PATRIOT SPORT: + Солидный дорожный просвет, крепкая подвеска, большой багажник, удобная посадка водителя. − Управляемость советского грузовика, плохие тормоза, шум в салоне и отсутствие ездового комфорта.

CHEVROLET NIVA: + Приличные эргономика, тормоза, внедорожные качества. − Валкость и шумность, недостаточная мощность двигателя.

GREAT WALL HOVER H3: + Комфортен в городе и на шоссе, хорошие тормоза и внедорожные качества. − Слабый двигатель, несбалансированная система отопления.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов 3Р. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

«Нива» и «Ховер» тоже небезгрешны: у обоих запаздывания на руление, приличные крены. Но по сравнению с УАЗом все это терпимо. «Ховер» немного комфортней: его подвеска лучше переносит неровности, меньше трясет экипаж. Вот так мы и дотряслись до самого интересного...

ПО САМЫЕ РЕДУКТОРЫ

Тяжелый случай: впереди размытая лесная дорога с глубокими колеями, подъемами и спусками – именно то, ради чего покупают такие машины. Иные соображения для приобретения – из области иррационального. (Хотя даже сами производители ставят на эти машины отнюдь не вседорожные шины.) Но зато все здесь в равных условиях.

Рычаги управления трансмиссией (включение переднего моста и понижающего ряда на УАЗе, понижающей

Сергей Канунников:

«Победителями этого теста стали наиболее универсальные машины. УАЗ вряд ли вышел бы в лидеры даже при более детальной оценке проходимости в баллах».

передачи и блокировки дифференциала на «Ниве») требуют уверенной и опытной руки. Не включилось? Попробуйте дернуть автомобиль вперед-назад. Вот теперь попали? Насколько же проще и удобнее этакий крутящийся пупырышек, управляющий передним мостом и понижайкой «Ховера»! Выглядит несерьезно, но ведь работает.

Меньше всего волновались за УАЗ. Просвет большой, да и ломать-отрывать снизу практически нечего. При правильном подборе передачи идет автомобиль уверенно, но управлять им даже на бездорожье непросто. Проблемы те же: вялые реакции, неинформативный руль. Попытки вывести массивный УАЗ из колеи заканчиваются, как правило, тем, что машина на узкой лесной дороге встает боком.

«Нива» от «Патриота» не отстает – правда, быстро начинает скрести днищем и, видимо, приводами колес. В сухой колее это было бы еще неприятней. Зато управлять «Шевроле» легче: машина охотнее меняет и удерживает траекторию, быстрее и четче реагирует на руль.

Ну а «китаец» здесь, кажется, самый неприспособленный – наверняка вот-вот встанет! Для него в багажнике УАЗа припасен трос, а в голове – саркастические фразы. Однако с удивлением наблюдаем, как из-за очередного бугра появляются фары «Ховера». Он тоже задевает днищем за глину, но едет без особого напряжения. Третья пониженная передача обеспечивает очень неплохую для не слишком мощного мотора тягу. Рулится в колее не хуже «Шевроле» и, опять же, много легче УАЗа.

Остановились мы, лишь когда поняли, что дальше пройдет разве что трехмостовый «Урал». На обычных шинах соваться в эти хляби – настоящее безрассудство. Посчитали потери: они минимальны. У «Нивы» оторвали защиту картера двигателя. На «Ховере» треснул лючок буксирной проушины в бампере (которая так и не пригодилась). Ну а УАЗ оказался самым прочным. Правда, на нем вдруг отказали все приборы. Но виновато ли в этом бездорожье?

ТЯГОТЫ И ЛИШЕНИЯ

Честно говоря, не ожидали, что «Ховер» выступит столь достойно. Китайцы создали очень приличный, универсальный вседорожник. Не без недостатков, конечно, но у кого их нет! Вот только стóит «Грейт Уолл» заметно больше «Шевроле».

«Нива» же по-прежнему неплохой – а за такие деньги, по сути, единственный – компромисс между проходимостью и приемлемым поведением на обычных дорогах.

Об УАЗе мы не узнали, пожалуй, ничего нового. Мужской аскетичный автомобиль для тех, у кого преодоление бездорожья – часть профессии, в крайнем случае очень сильное увлечение. Хорошая геометрическая проходимость, неубиваемая (по крайней мере, теоретически) подвеска – его выигрышные стороны. Но они нужны лишь для тех условий, в которых мы проводили финальную, наиболее тяжелую часть теста. При любых иных выбор этой машины выглядел бы необъяснимой загадкой. ЗР

Как написать письмо с Кубы? Что сделать, чтобы вернуть «жигулям» нормальный клиренс? Какие «волги» встречаются в Пермском крае? Заезжайте в новогодний почтамт ЗР – узнаете!

НАРОД ХОЧЕТ ПРИПОДНЯТЬСЯ, или 90 ММ ПОД КИЛЕМ

В комментарии «Что такое народный автомобиль?» (ЗР, 2010, № 7) затронуты насущные вопросы, в том числе способность такого авто проехать и по городским пробкам, и по сельскому грейдеру. Все это касается автомобиля будущего, но что мы имеем сегодня?

В том же номере есть интервью «Точка возврата пройдена» – в нем президент АВТОВАЗа г-н Комаров констатирует, что благодаря программе утилизации вырос спрос на «пятерки» и «семерки». Это самые дешевые автомобили, приобретаемые только малоимущими гражданами. Я, к примеру, купил по этой самой программе ВАЗ-2105-20. Но на нем не могу нормально ездить даже по городу, не говоря уж про сельскую местность. А все потому, что клиренс машины всего 90 мм – согласно перечню технических характеристик. Выхлопная труба с нейтрализатором под днищем цепляется за все подряд, включая «лежачих полицейских». А по проселку вообще ехать невозможно. Кто, извините, додумался выпускать для России такие вот «автомобили»? Некогда нормальные «пятерки» и «семерки» сделали непригодными для эксплуатации!

От лица водителей, купивших то же, что и я, прошу вас оказать помощь в решении вопроса с клиренсом – его надо увеличить хотя бы до 150 мм. Например, дайте практические советы, как сделать это самому путем изменения конструкции выхлопной системы.

Геннадий Яковлевич Коркодинов, Екатеринбург

Верните тетеньку с сумкой!

Каждый, кто хоть раз ездил в маршрутке, видел, как водитель собирает плату за проезд: чаще всего прямо на ходу, подвергая опасности всех окружающих. Лично я очень сомневаюсь в персональных способностях каждого усевшегося за руль. К тому же, заметьте, водителям во время движения запрещено даже разговаривать по мобильнику, а тут – расчет с пассажирами! Только представьте, сколько дел человеку за рулем приходится делать практически одновременно: следить за обстановкой на дороге (не только впереди, но и по зеркалам), контролировать ситуацию в салоне (ведь находятся и такие, что пытаются выйти на ходу) да еще совершать манипуляции с деньгами. Для полноты картины добавлю, что «особо одаренные» умудряются вдобавок: а) курить, б) разговаривать по телефону, в) поглядывать на дамские коленки.

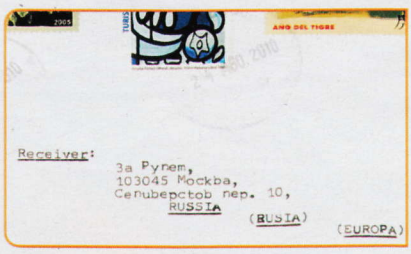
Происходит это по одной причине – из-за нежелания тратиться на кондуктора. Человек, собирающий плату за проезд, невыгоден всем. Водитель не желает делиться с ним заработком, владелец автобуса (в основном мелкий и не совсем частник) тоже не хочет платить. И до тех пор, пока законодательно не запретят выпускать на маршрут автобусы без кондукторов, а водителям этих автобусов – выполнять не свойственные им казначейские функции, ситуация не изменится.

Конечно, на кондукторах экономят не все автоперевозчики. Но получается несправедливо: наиболее ответственные тратятся, заботясь о безопасности перевозок, а те, кому все до лампочки, только собирают барыши, наплевав на нашу безопасность. И жить им, стало быть, проще.

Возможным оппонентам сразу сообщу, что картину представляю себе хорошо и полно, поскольку сам работаю водителем маршрутного автобуса. Очень надеюсь, что обозначенная проблема найдет заинтересованный отклик.

Александр Михайлин, Самара

От редакции. *Сегодня вместо кондукторов трудятся не только водители, но и электронно-механические существа – валидаторы. Тетеньки с сумками, как нам кажется, работали гораздо быстрее и лучше и тех и других. С другой стороны, кондуктор – явный шаг назад... Всех, кто готов предложить решение проблемы, приглашаем высказаться на наших страницах.*



ANGEL С КУБЫ

Попробуйте напечатать на машинке с латинским шрифтом адрес нашей редакции по-русски – да так, чтобы письмо дошло с первой попытки! Кубинцу по имени Анхель Данило Пупо Гонзалес это удалось: приглядитесь к тексту на конверте. Пересказ его англоязычного послания – ниже.

Дорогие друзья! Меня зовут Анхель Данило Пупо Гонзалес, но все называют меня просто Данило. Люблю танцевать, путешествовать, заниматься спортом, слушать музыку, читать и смотреть телевизор. Кроме того, я коллекционирую журналы, стикеры, марки, открытки и брелоки. Очень люблю собирать всевозможные журналы – был бы счастлив, если бы вы смогли переправить мне (бесплатно) пару последних номеров ЗР. А заодно было бы здорово, если бы вы опубликовали мое имя и адрес! Я хотел бы общаться с россиянами. И не только с ними: говорю и пишу по-английски, по-испански и по-французски – обещаю ответить всем! И заранее спасибо!

Анхель Данило Пупо Гонзалес, Куба

От редакции. *Данило! Журналы за океан мы уже отправили.*

КАК ПОЙМАТЬ ГАЗЕЛЬ?

Получив письмо читателя, недовольного ответом о курсовой устойчивости (точнее, неустойчивости) «Газели» (ЗР, 2010, № 9), мы попросили работников ГАЗа прокомментировать его. Приводим оба мнения и приглашаем всех «газелеводов» присоединиться к дискуссии!

Виновата конструкция

В своем ответе вы умничаете про боковой увод задних колес и неоднотипные шины. А вопрос был четкий: куда, мол, смотреть? Отвечаю: откройте капот «Газели» и посмотрите на зазор между нижним бачком радиатора и лонжероном рамы. Теперь пусть кто-то повращает руль, а вы засуньте в этот зазор палец левой руки (правая обычно нужнее). Ну и как?

У меня рыскание автомобиля в такой ситуации доходило до 1,5–2 метров. Проблема – в качестве металла, из которого делают рамы. Кроме того, рулевой механизм закреплен болтами, работающими на сдвиг, а не на срез. Малейшее их ослабление, и эффект обеспечен. Конструкторы завода – преступники, так как уже много лет не решают проблему, напрямую угрожающую безопасности движения.

Немного о себе: 46 годиков от роду, ваш журнал читаю уже 39 лет. Самостоятельно вожу автомобиль 38 лет, наездил 1 450 000 км. Мой прадед – первый шофер Одессы, дед и отец – автомобилисты. Я 8 лет испытывал специальные автомобили для авиации, 13 лет руководил собственной научно-производственной компанией.

Михаил Борисович Сытников

Конструкция не виновата

Для изготовления рамы определено несколько марок низколегированных сталей повышенной прочности; замена металла в сторону ухудшения категорически не допускается. Утверждение, что такие замены когда-либо проводились, безосновательно. Видимая незначительная упругая деформация рамы при повороте, отмеченная читателем, не оказывает существенного влияния на отклонение автомобиля от прямолинейного движения, поскольку силы со стороны дороги, действующие на рулевой механизм, значительно меньше сил сопротивления повороту управляемых колес на стоящем на сухом асфальте автомобиле.

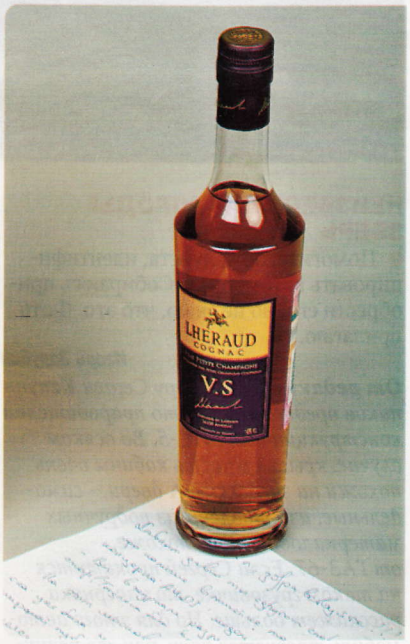
Что касается «неправильно работающих» болтов крепления рулевого механизма, то кронштейн вместе с рулевым механизмом на раме удерживают от перемещения силы трения, которые создаются прижатием данных элементов друг к другу крепежными болтами.

Начальник отделения подвесок автомобилей ООО «Объединенный инженерный центр Группы ГАЗ» М.А. Глотов

ВЕСЕЛЫЕ РЕБЯТА

Давным-давно мы с другом спорили, есть ли в линейке моделей концерна «Ауди» модель А1, и вы в журнале разрешили наш спор. Тогда она была в разработке. А на последнем московском автосалоне ее презентовали широкой публике, и теперь все неясности в нашем споре сняты. Спасибо большое еще раз, что со вниманием отнеслись к нашему вопросу и спору.

Андрей (проигравший), Юрий (выигравший)



От редакции. *Вместе с письмом друзья-спорщики прислали... бутылку коньяка! Полагаем, что уместнее в таких случаях сказать: «Спасибо» – и, конечно же, «С Новым годом!».*

НАРОД В ПОЛЕ

Вот какой тяни-толкай трудится на просторах нашей родины...

Рустам Раисович Тамимдаров, Уфа

ДЛЯ ВАС, КОЗЛОВ...

Забавные знаки устанавливают в эмирате Фуджейра.

Михаил Криворотько, Новый Оскол

НАШЕМАРОЧКИ

Всех заметивших и сфотографировавших разного рода необычные, забавные и просто прикольные автомобили, приглашаем присылать нам свои фото. Лучшие будут опубликованы!

НЕИЗВЕСТНОЙ ПОРОДЫ ЗВЕРЬ

Помогите, пожалуйста, идентифицировать автомобиль. Собираюсь приобрести его, но не знаю, что это. Фото прилагаю.

Игорь Зарубин

От редакции. *Наш гуру Сергей Канунников предполагает, что прародителем конструкции был ЗИС-5. Во всяком случае, крылья и часть кабины очень похожи на зисовские. А двери – самодельные, изготовлены из подручных материалов. Капот, похоже, от ГАЗ-67. Если Сергей прокатится на таком грузовичке, то наверняка расскажет больше. Но для этого автомобиль требуется хоть как-то реанимировать.*

МУТАНТ?

Чудо-«Жигули» я повстречал в Уфе.

Олег Бодин, Новокуйбышевск

VIP-ЭКИПАЖ

«Инвалидка»-такси попалась мне в Воскресенском районе Нижегородской области.

Павел Александрович Кузьмин, Дзержинск

НА ЗАВИСТЬ ГАЗу

У нас весь город на эту «Волгу» глазеет. Молодожены заказывают! Создатель – Евгений Гущин, молодой парень, ему 23 года. Живет в Пермском крае, в маленьком городе Добрянка с населением 40 000 жителей. Делал всю прошлую зиму, а в эту зиму работы продолжатся. Хочет поставить более элегантные диски, перекроить салон, закрыть задние колесные арки. Ну и еще много чего.

Алексей Лапшин

МОСКВИЧАЙКА

Недавно был по работе в Ефремове Тульской области и увидел там вот это чудо. В Интернете ничего подобного не нашел. Симбиоз «Чайки» и «Москвича»... А может быть, это серийная модель?!

Сергей Занегин

От редакции. *Нет, точно не серийная. Для «Чайки» мелковата, для «Москвича» слишком крутая...*

P. S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru.*** *ВСЕХ – С НОВЫМ ГОДОМ!*

В первом почтамте 2011 года дежурил Михаил КОЛОДОЧКИН.

БЮДЖЕТНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Многие россияне по-прежнему могут позволить себе лишь недорогой автомобиль. При этом особую любовь они питают к седанам. **Павел Леонов** объединил два этих критерия в новом обзоре.

– стоимость. – гарантия производителя. – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.

«Лада-2105», 2107

Автомобили так называемого «классического» семейства хорошо знакомы не одному поколению, ведь их выпускают на Волжском автозаводе более трех десятков лет. За это время машины кардинально не модернизировали, за исключением замены карбюратора в системе питания впрыском. На «классике» нет даже гидроусилителя руля, не говоря уже об ABS и подушках безопасности. Несмотря на это, «пятерки» и «семерки» расходятся как горячие пирожки – во многом благодаря низкой цене и отличной ремонтопригодности. Интерес подогревает и программа утилизации. Но после ее завершения в соответствии с планом модернизации завода модели покинут родной конвейер. Возможно, сборку еще на какое-то время доверят стороннему предприятию. Выбрать силовой агрегат и комплектацию не получится – оба автомобиля выпускают в единственном исполнении. **Тест – ЗР, 2010, № 11.**

от 178 000 и от 188 000 рублей соответственно

24 месяца или 35 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 73 л.с., М5, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 150 км/ч, разгон до 100 км/ч – 16 с, средний расход топлива – 8,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4145×1620×1446 мм, объем багажника – 379 л.

ЗАЗ Chance

По сути, это двойник «Шевроле-Ланос», только дешевле. После истечения срока лицензионного соглашения между GM DAT СНГ и ЗАЗом, на котором собирали «ланосы», автомобиль слегка модернизировали (иное оформление задней части и подретушированный интерьер) и продают под новым именем. Теперь не надо переплачивать за бренд. Помимо базового 1,3-литрового (70 л.с.) мелитопольского двигателя, предлагают 1,5-литровый (86 л.с.) корейский. Оба агрегатируют только с МКП. Обещанного автомата покупатели пока не увидели. Базовая комплектация S весьма аскетична, в следующей SE (дороже на 18 000 рублей) добавляют фронтальную подушку для водителя, ГУР, передние электростеклоподъемники, в топовой же SX (еще плюс 27 000 рублей) – кондиционер, ЦЗ и передние противотуманные фары. **Тест – ЗР, 2010, № 2.**

от 240 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,3 л, 70 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 162 км/ч, разгон до 100 км/ч – 17 с, средний расход топлива – 7,2 л/100 км, длина×ширина×высота – 4237×1678×1432 мм, объем багажника – 322 л.

Daewoo Nexia

Летом 2008 года (к тому моменту «Нексия» выпускалась без особых изменений уже более 10 лет) появилась рестайлинговая версия. Основные изменения коснулись внешности (новое оформление передней и задней частей). Внутри в глаза бросаются модифицированная панель приборов и иные материалы отделки. Под капотом хорошо известные моторы (базовый объемом 1,5 л выдает 80 л.с., джиэмовский 1,6-литровый, хорошо знакомый по «Шевроле-Лачетти», – 109 л.с.). Цены при этом оставили на прежнем уровне. Жаль только, что в ходе модернизации машины так и не оснастили ни ABS, ни подушками безопасности. На выбор более десятка различных модификаций, включая самую доступную Low Cost, которую специально удешевили за счет установки некрашеных бамперов, отсутствия «музыки» и т. д. **Тест – ЗР, 2010, № 11.**

от 242 000 рублей

12 месяца или 20 000 км

6 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,5 л, 80 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 175 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,5 с, средний расход топлива – 8,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4482×1662×1393 мм, объем багажника – 530 л.

«Лада-Калина»

Из всей производственной линейки Волжского автозавода это самая современная модель, но и она уже не нова. На машины устанавливают три бензиновых двигателя: 8-клапанный 1,6 л (81 л.с.) и два 16-клапанных – 1,4 л (89 л.с.) и 1,6 л (98 л.с.). Выхлоп у всех укладывается в нормы токсичности Евро-3. Коробка передач – только 5-ступенчатая механическая. Комплектации: «Стандарт», «Норма» и «Люкс». Первая довольно бедная, ее предлагают лишь для машин с 8-клапанным мотором. Более щедрая «Норма» богаче на аудиоподготовку и 14-дюймовые колеса, а с 1,4-литровым двигателем – еще на кондиционер и антиблокировочную систему тормозов. «Люкс», помимо этого, предполагает наличие водительской подушки безопасности, передних преднатяжителей, электропривода и обогрева зеркал, противотуманок и т. д. **Тест – ЗР, 2009, № 3.**

от 262 000 рублей

36 месяцев или 50 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 81 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 160 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,3 с, средний расход топлива – 7,8 л/100 км, длина×ширина×высота – 4040×1700×1500 мм, объем багажника – 400 л.

«Лада-Самара»

Еще один долгожитель из Тольятти. В основе – известная два десятка лет «девяносто девятая». Конструкция прошлого века осталась практически без изменений, а новизну придали, освежив внешность и интерьер. Зато проблем с ремонтом и запчастями не возникнет, ведь машину готовы обслужить почти в любом сервисе. Альтернативы 8-клапанному 1,6-литровому двигателю под капотом, так же как и 5-ступенчатой механике, не предусмотрено. Подушек безопасности и электронных помощников здесь не встретить. Покупатель выбирает между двумя исполнениями: «Стандарт» и «Люкс». В более продвинутом есть бортовой компьютер, атермальные стекла, обогрев передних сидений, задние подголовники, колпаки колес, бархатный салон и т. д. Доплата за все это – 6000 рублей. **Тест – ЗР, 2009, № 3.**

от 267 000 рублей

36 месяцев или 50 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 81 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 160 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,2 с, средний расход топлива – 7,6 л/100 км, длина×ширина×высота – 4330×1650×1402 мм, объем багажника – 445 л.

Chery QQ6

Исходя из названия, можно подумать, что «кукушонок» – дальнейшее развитие малыша «Чери-QQ» (тот, в свою очередь, вылитый «Матиз»), но это не совсем так. Несмотря на внешнюю схожесть и общие конструктивные решения, это разные машины. У QQ6 необычный тип кузова – лифтбек, который внешне делает машину похожей на седан, хотя формально она относится к хэтчбекам. Учитывая эту особенность, мы включили ее в обзор. На выбор предлагают два двигателя: 1,1 л (68 л.с.) и 1,3 л (83 л.с.), которые работают в паре с 5-ступенчатой МКП. Автомобили с более мощным мотором дороже на 28 000 рублей. Комплектация одна, но довольно щедрая: ABS с системой распределения тормозных усилий (EBD), фронтальные подушки безопасности, кондиционер, зеркала и стекла с электроприводом, сигнализация, иммобилайзер, 14-дюймовые литые колеса и т. д.

от 267 000 рублей

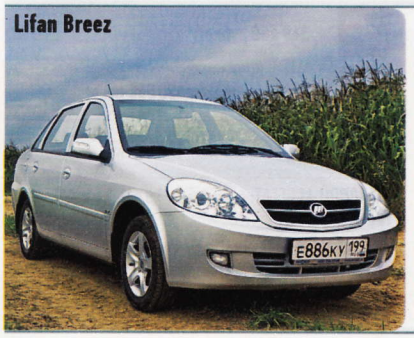
24 месяца или 50 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,1 л, 68 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 130 км/ч, средний расход топлива – 5,2 л/100 км, длина×ширина×высота – 3998×1640×1535 мм, объем багажника – 270 л.

Lifan Breez



По сути, это модифицированная копия «Ситроена-ZX» начала 1990-х. Несмотря на скромные габариты, внутри довольно просторно, а на заднем диване вольготно разместятся взрослые пассажиры. По данным производителя, багажник просто огромен – во многом благодаря задней торсионной подвеске, позволившей значительно опустить пол «трюма». Моторы объемом 1,3 л (89 л.с.) и 1,6 л (106 л.с.) стыкуют только с 5-ступенчатой механикой. Базовая комплектация с более слабым мотором довольно простая: гидроусилитель руля, регулируемая рулевая колонка, передние электростеклоподъемники, зато во всех остальных есть фронтальные подушки безопасности, кондиционер, подогрев зеркал, а на версиях с более объемным двигателем – даже ABS с функцией распределения тормозных усилий. **Тест – ЗР, 2008, № 3.**

289 000 рублей

24 месяца или 60 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,3 л, 89 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 155 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,5 с, расход топлива при 90 км/ч – 5,7 л/100 км, длина×ширина×высота – 4370×1700×1473 мм, объем багажника – 630 л.

«Лада-Приора»

Согласно данным о продажах – один из самых популярных автомобилей на отечественном рынке. Построен на базе «десятки». Объем переделок впечатляет (в конструкцию внесено более 800 изменений), но все же не позволяет считать «Приору» абсолютно новой моделью. Это, скорее, глубокий рестайлинг. Для машины подобрана линейка из двух 1,6-литровых моторов – 8-клапанного (81 л.с.) и 16-клапанного (98 л.с.), которые агрегатируют только с 5-ступенчатой механической коробкой передач. Предусмотрено три уровня оснащения: «Стандарт», «Норма» и «Люкс». Радует, что уже в базе все машины оборудуют водительской подушкой безопасности. В более продвинутых помимо этого есть ABS, ну а в самых дорогих – подушка для переднего пассажира, ремни безопасности с преднатяжителями, датчики света и дождя, парктроник, подогрев сидений и т. д. **Тест – ЗР, 2008, № 10.**

от 295 000 рублей

36 месяцев или 50 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 81 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 172 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,5 с, средний расход топлива – 7,6 л/100 км, длина×ширина×высота – 4350×1680×1420 мм, объем багажника – 430 л.

Geely MK

Перелицованная копия «Тойоты-Витц» («Ярис» с кузовом седан). Интерьер также почти полностью копирует японского донора. Российским покупателям предлагают машины с 94-сильным двигателем объемом 1,5 л и механической коробкой передач. Уровень оснащения довольно щедрый. Так, уже в базе водительская подушка безопасности, антиблокировочная система тормозов с функцией распределения усилий (EBD), кондиционер, подогрев сидений, электростеклоподъемники всех дверей, аудиоподготовка, центральный замок, сигнализация и т. д. За доплату в 10 000 рублей «Джили» укомплектуют подушкой безопасности для переднего пассажира, еще за 40 000 рублей – 15-дюймовыми литыми колесами, люком с электроприводом, а салон обтянут кожей. **Тест – ЗР, 2010, № 10.**

от 309 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,5 л, 94 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 165 км/ч, средний расход топлива – 6,8 л/100 км, длина×ширина×высота – 4342×1692×1435 мм, объем багажника – 510 л.

Renault Logan

Простой и неприхотливый «Логан» стал поистине народным автомобилем, о чем красноречиво свидетельствует статистика продаж. В прошлом году его заметно освежили, в основном за счет внешности (новые бамперы, оптика, крышка багажника со спойлером, хромированные детали и т. п.). Поработали и над интерьером: перерисовали переднюю панель, новая рулевая колонка получила регулировку по высоте, появились нормальные ручки дверей и т. д. Еще раньше модернизировали подвеску (иные амортизаторы и сайлент-блоки, а версии с 8-клапанными моторами лишились стабилизаторов поперечной устойчивости). Двигатели остались прежними: 1,4 л (75 л.с.), 1,6 л (84 и 102 л.с.). Но главное – самые мощные теперь агрегатируются и с 4-ступенчатым автоматом, помимо 5-ступенчатой механики. Автомобиль выпускают в четырех комплектациях. **Тест – ЗР, 2010, № 4.**

от 319 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 75 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 162 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13 с, средний расход топлива – 6,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4288×1740×1534 мм, объем багажника – 510 л.

Geely Vision

Маркетологи компании уверяют, что «Вижн» – самостоятельная разработка «Джили», но за новыми кузовными панелями скрывается клон «Тойоты-Королла» предыдущего поколения (заводской индекс E12). У них даже колесная база одинаковая: 2602 мм. В оформлении салона сходства еще больше. Силовой агрегат выбрать не получится: доступен единственный вариант объемом 1,8 л (133 л.с.) с регулированием фаз газораспределения CVVT (работает на 92-м бензине) – в тандеме с 5-ступенчатой механикой. Уровень оснащения щедрый: все автомобили укомплектованы ABS с EBD, фронтальными подушками, кондиционером, внушительным электропакетом (включает в себя даже датчик освещенности) и т. д. За доплату получите климат-контроль, бортовой компьютер, литые колеса, парктроник и кожаную отделку салона.

от 349 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 133 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,1 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4602×1725×1485 мм, объем багажника – 560 л.

Vortex Corda

Впервые представлен в прошлом году на автосалоне в Москве. По сути, это рестайлинговая модификация хорошо известного «Чери-Амулет», получившая новое имя. Как и «Чери-QQ6», «Корда» – хэтчбек с внешностью седана. Сварку, окраску и сборку наладили на Таганрогском автомобильном заводе. Инженеры уверяют, что внесли в модель много технических изменений, которые увеличили прочность кузова и повысили безопасность. Машины продают в единственном исполнении: с 1,5-литровым мотором, механической 5-ступенчатой коробкой передач, в комплектации Basic, в которую входит ГУР, кондиционер, регулируемая по высоте рулевая колонка, центральный замок, иммобилайзер и т. д. А вот ABS, подушки безопасности, электростеклоподъемники и другие привычные опции докупить невозможно. Новинку реализуют через дилерскую сеть ТагАЗа.

349 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,5 л, 109 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 160 км/ч, разгон до 100 км/ч – 16 с, средний расход топлива – 7 л/100 км, длина×ширина×высота – 4393×1682×1424 мм, объем багажника – 420 л.

ТагАЗ Vega

По заверениям заводчан, плод работы российских и корейских инженеров. Разработку модели начали в 2005 году, а летом 2009-го с конвейера сошли первые экземпляры. Сваривают, окрашивают и собирают машины в России, а основные комплектующие (прежде всего двигатель) поступают из Кореи. Мотор нынче только один – 1,6-литровый бензиновый (124 л.с.), который работает в паре с 5-ступенчатой механикой. В планах оснащение 4-ступенчатым автоматом и увеличение количества комплектаций до восьми, пока же их пять. Первые две довольно скудные, хотя в них присутствуют ГУР и водительская подушка безопасности, поэтому лучше начинать выбор с MT1 (от 419 900 рублей). Здесь уже получите ABS, кондиционер, электропривод всех стекол и зеркал с подогревом и т. д. **Тест – ЗР, 2009, № 12.**

от 349 900 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 124 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 180 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,7 с, средний расход топлива – 6,6 л/100 км, длина×ширина×высота – 4514×1746×1436 мм, объем багажника – 343 л.

Lifan Solano

Модель собирают в Черкесске, на заводе «Дервейс», с 2010 года. Несмотря на китайское происхождение, это не очередной клон, а самостоятельная разработка, хотя некоторыми дизайнерскими решениями напоминает более именитых собратьев. В движение машину приводит 1,6-литровый двигатель мощностью 106 л.с. (других не предлагают), а за трансформацию крутящего момента отвечает механическая коробка передач с пятью ступенями. В ближайшее время обещают версию с 1,8-литровым мотором и, возможно, с автоматизированной трансмиссией. Нынче «Солано» производят в двух хорошо оснащенных комплектациях. Так, все автомобили имеют ABS с EBD, фронтальные подушки безопасности, кондиционер и внушительный электропакет, а топовая версия (дороже на 24 200 рублей) щеголяет кожаным салоном, литыми колесами и т. д. **Тест – ЗР, 2010, № 5.**

от 355 700 рублей

24 месяца или 60 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 106 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,5 с, расход топлива при 90 км/ч – 7,8 л/100 км, длина×ширина×высота – 4550×1705×1495 мм, объем багажника – 386 л.

Hyundai Accent

Внешний вид и особенно интерьер выдают немалый возраст «Акцента». Неудивительно, ведь его впервые представили в 1999 году; с 2002-го выпускают на Таганрогском автомобильном заводе. Изначально большую часть комплектующих завозили из-за рубежа (включая кузова), а ныне машины полностью сваривают, окрашивают и собирают у нас. На «Хёндай» устанавливают двигатель объемом 1,5 л, который в зависимости от исполнения (12- или 16-клапанный) выдает 90 или 102 л.с. Более мощный, помимо 5-ступенчатой механики, агрегатируют с 4-ступенчатым автоматом. Список установленного оборудования довольно скудный. Так, ABS и водительская подушка безопасности положены только самым дорогим версиям, а в базовой нет кондиционера (доплата за него – 21 000 рублей). **Тест – ЗР, 2008, № 3.**

от 377 700 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,5 л, 102 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 181 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,5 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4235×1670×1395 мм, объем багажника – 375 л.

Chevrolet Aveo

Модель дебютировала в 2002 году, в 2006-м провели рестайлинг, в ходе которого заметно освежили внешность (изменили все наружные кузовные элементы) и радикально обновили интерьер. Салон, несмотря на скромные материалы отделки, стал выглядеть серьезнее и взрослее. Затронули и техническую часть: для седана предложили скромный 1,2-литровый мотор, мощность которого подняли до 84 л.с., а также прибавили силенок 1,4-литровому агрегату (до 101 л.с.). Оба трудятся в тандеме с 5-ступенчатой МКП, а более мощный может сочетаться и с 4-ступенчатой АКП. Выбор версий запутан: помимо разных силовых агрегатов и двух уровней оснащения, предусмотрены подуровни (всего их шесть). В самых доступных «авео» есть водительский эйрбег, но при этом они обделены не только ABS и кондиционером, но даже усилителем руля. **Тест – ЗР, 2007, № 8.**

от 383 800 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,2 л, 84 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,8 с, средний расход топлива – 5,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4310×1710×1505 мм, объем багажника – 400 л.

FIAT Albea

Построен на базе хэтчбека «Палио», который впервые представили почти 15 лет назад. Несмотря на приличный возраст основы, «Албеа» и нынче смотрится неплохо. В декабре 2006 года выпуск машин наладили в Набережных Челнах, что позволило немного снизить цены. Главные козыри «итальянца» – просторный салон, энергоемкая подвеска и большой клиренс. В моторный отсек устанавливают единственный двигатель объемом 1,4 л (77 л.с.), работающий в паре с механической пятиступкой. Хорошо хоть, что можно выбрать одну из трех комплектаций. Водительская подушка безопасности, ГУР и регулируемая по высоте рулевая колонка положены всем, а вот кондиционер, электрифицированные передние стекла и зеркала (с подогревом), противотуманные фары – только более продвинутым. В топовой, помимо этого, есть ABS с EBD и пассажирская подушка. **Тест – ЗР, 2009, № 12.**

от 398 300 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 77 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 162 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,5 с, средний расход топлива – 6,8 л/100 км, длина×ширина×высота – 4210×1703×1489 мм, объем багажника – 515 л.

Volkswagen Polo Sedan

Свое видение народного автомобиля «Фольксваген» представил в прошлом году. Тогда же машины начали собирать в Калуге. Несмотря на внешнюю схожесть, седан почти не имеет общих кузовных элементов с одноименным хэтчбеком: он длиннее, шире и выше. Колесную базу растянули на 82 мм, что, несомненно, оценят задние седоки. Помимо этого, на 15 мм увеличили клиренс. Двигатель предусмотрен единственный – 16-клапанный 1,6-литровый (105 л.с.). Коробка передач в базе механическая, за доплату ее заменят современной 6-ступенчатой АКП с возможностью ручного переключения. «Поло» выпускают в трех весьма небедных комплектациях. Жаль только, что в самой доступной нет ABS и кондиционера и их нельзя докупить. В промежуточной же (дороже на 69 000 рублей) хотя и есть антиблокировочная система, но за прохладу придется выложить еще чуть больше 30 000 рублей. **Тест – ЗР, 2010, № 10.**

от 399 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 105 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 190 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,5 с, средний расход топлива – 6,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4384×1699×1465 мм, объем багажника – 460 л.

Vortex Estina

После окончания крупноузловой сборки в Калининграде «Чери-Фора» под новым именем обрела с 2008 года вторую жизнь на ТагАЗе, где ее производят по полному циклу. Внешность заводчане оставили без изменений (новые шильдики и оптика не в счет), а вот кузов в некоторых местах усилили. Под капот «Эстины» устанавливают бензиновые двигатели объемом 1,6 л (119 л.с.) или 2,0 л (136 л.с.) в тандеме с 5-ступенчатой МКП. Автомобили продают в четырех довольно щедрых комплектациях. К примеру, даже в самой простой есть ABS с EBD, фронтальные подушки, кондиционер, приличный электропакет, легкосплавные колеса и т. д., а в самых продвинутых (с разными моторами) – кожаный салон, климат-контроль, мультифункциональный руль, CD-чейнджер на шесть дисков, люк (на версии 1,6 л) и даже водительское сиденье с электроприводом плюс боковые подушки (машины с мотором 2,0 л).

от 399 900 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 119 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,8 с, расход топлива при 90 км/ч – 6,8 л/100 км, длина×ширина×высота – 4552×1750×1483 мм, объем багажника – 483 л.

О Hyundai Solaris читайте в разделе «Новости дилеров».

В ШАГОВОЙ НЕДОСТУПНОСТИ

Бригада ЗР продолжает рейды по московским дилерским центрам. Итоги визита на станции технического обслуживания «Шкоды» подводит **Игорь Теременко**. Фото **Георгия Садкова**.

В этом году мы скорректировали правила игры. Теперь «клиент» заказывает дилеру услугу под названием «комплексная диагностика», из-за чего в автомобиль потребовалось внести большее количество неисправностей. Расширенный перечень выглядит так: отсутствует одна из гаек крепления колеса, не работает звуковой сигнал, не горит «стоп», снижено давление в одной из шин, неисправен вакуумный усилитель тормозов и, наконец, нет жидкости в бачке стеклоомывателя (это не позволяет проверить работоспособность всей системы). Общая же задача осталась прежней – оценить уровень работы сервиса с различных сторон. Ключевые параметры сведены в таблицу, остальное представлено в виде заметок.

ВПОПЫХАХ

В тесноте, но не в обиде – это о компании «Атлант-М Тушино». Пускай условия для клиентов здесь спартанские (кроме автомата с кофе и скромной зоны отдыха, ничего нет), зато приемщик предельно вежлив и предупредителен, а проведение работ расписано по часам: на видном месте красуется табло с указанием времени начала и окончания заказанных процедур. На диагностику, например, отвели всего полтора часа, так что услугой трансфера мы не воспользовались. Воочию понаблюдать за процессом не удалось – ни окна в ремзону, ни монитора мы не обнаружили. Пришлось пялиться в обычный телевизор, настроенный на один из центральных каналов. Сигнал о готовности нашей «Октавии» прозвучал ровно в обозначенное время, однако восторгались мы недолго – добрую половину дефектов местные диагносты не обнаружили. Неужто времени не хватило?

РЫБЫ В ВОДЕ

Зона приемки в компании «Вентус», что на Мосфильмовской улице, расположена на задворках одноименного автосалона – без подсказки не найдешь! Это помещение, похожее на аквариум, выгорожено прямо в ремзоне, поэтому специального разрешения для ее посещения не требуется. Впрочем, аналогичную картинку можно видеть и из соседней комнаты отдыха: монитор транслирует изображение с хорошим разрешением. А вот скоротать время за чашечкой кофе, увы, не получилось – кафе закрыто без объяснения причин. Наверное, именно это испортило настроение приемщику, а возможно, он к концу смены просто устал – наш визит его явно не обрадовал. С мрачным лицом оформил документы и отдал ключи перегонщику.

К счастью, навеянные обстановкой предчувствия не оправдались – работая быстро и слаженно, мастера нашли почти все неисправности, упустив из виду только неработающий вакуумник.

НЕУВАЖИТЕЛЬНАЯ ПРИЧИНА

Создается впечатление, что площадка, предназначенная для клиентов компании «Авто Терра», что на Новорязанском шоссе, используется в качестве перехватывающей парковки: пространство тесно заставлено автомобилями самых разных марок. Внутри картина противоположная – тишь да гладь. Скучающий персонал встретил нас как дорогих друзей. С момента оформления документов до передачи ключей прошло не более 10 минут, а готовую машину обещали вернуть не позже чем через полтора часа. Отсутствие клиентов дало свои плоды – здесь не только нашли все дефекты, но и отдали машину раньше срока. Однако нам удивительная «скорострельность» впрок не пошла – из-за автомобиля, перекрывшего выезд с территории, выбраться на шоссе удалось нескоро.

НИ МЫТЬЕМ, НИ КАТАНЬЕМ

Брать с клиента плату за технологическую мойку обычно не принято, однако в «Богемии Мотор» (Дмитровское шоссе) думают иначе и требуют 150 рублей за собственное удовольствие диагностировать чистый автомобиль. В ответ на просьбу заглянуть в ремзону приемщик поклялся, что пригласит нас, как только автомобиль займет место на подъемнике. Но обещания своего не выполнил – сослался на «дырявую память». Лечить его от склероза мы не стали, а в качестве профилактики снизили оценку в графе «Отношение к клиенту». В отпущенное время слесари не уложились – томиться в сервисе пришлось на полтора часа дольше обещанного. И впустую – список неисправностей сократился лишь наполовину.

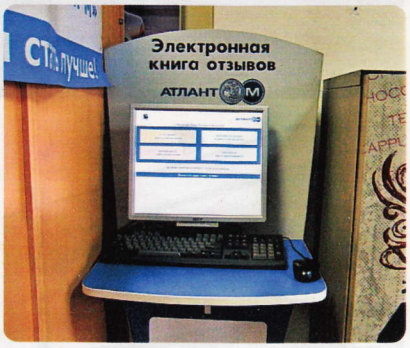
В ТЕСНОТЕ, ДА НЕ В ОБИДЕ

«АвтоСпецЦентр на Таганке» пользуется у москвичей популярностью. Следствие – все пространство вокруг него занято товарными автомобилями, так что прием и выдача машин происходят прямо на тротуаре. Похожая картина и внутри здания: прежде чем

По этому графику ремонта можно сверять часы.

Мастера сервиса «Атлант-М Тушино» трудятся старательно, но невнимательно.

Электронная книга жалоб – примета времени.



Из клиентской можно наблюдать за процессом на мониторе...

...а из зоны приемки – через огромные окна.

Трансфер в компании «Вентус»: такси за счет клиента.

«Авто Терра» – самый быстрый сервис нашего рейда.

В «Богемии Мотор» клиент платит за все, включая мойку.

Зона выдачи готовых авто «АвтоСпецЦентра на Таганке» расположена... на пешеходном переходе.

КАК МЫ ЗАПОЛНЯЕМ ТАБЛИЦУ

Отметки в пунктах «строгой отчетности» делаем на основании заказ-нарядов и письменных рекомендаций диагностов дилерских СТО. Если документальное подтверждение события отсутствует (вежливость, например, – явление нематериальное), оценку выставляем по субъективным впечатлениям большинства, благо тест-группа состоит из трех человек.

пристроиться на диван, отстояли очередь. Неудобства дилер лишь частично компенсировал установкой бесплатной кофеварки. Да и стремления поскорее обслужить клиента мы не почувствовали. Напротив, сидеть пришлось лишний час. Хорошо еще, что слесари использовали его с толком, выявив большинство дефектов.

Дилерские центры «Шкоды», попавшие в наш обзор, могут похвастаться довольно высоким средним баллом. До идеала осталось немного. Оборудовать посты приемки автомобилей в ремонт, организовать регулярные рейсы к ближайшей станции метро, приобрести, наконец, шинные манометры... И сделать все это нужно уже сейчас, иначе завтра заказчики уйдут к конкурентам. ЗР

Редакция благодарит компанию «Пилот-Авто» за предоставленный автомобиль.

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ СЕРВИСА

	«Атлант-М Тушино»	«Вентус»	«Авто Терра»	«Богемия Мотор»	«АвтоСпец-Центр на Таганке»
УДОБСТВА ДЛЯ КЛИЕНТОВ					
Указатели на прилегающих улицах	+	+	–	+	+
Наличие поста приемки-выдачи автомобиля	–	–	–	–	–
Трансфер	+	–	–	–	+
ДИЛЕРСКИЙ ЭТИКЕТ					
Принимают ли в ремонт в назначенное время	+	+	+	+	+
Отношение к клиенту	+	+	+	–	+
Разъяснение предстоящих сервисных работ и выдача рекомендаций	+	+	+	+	+
СОБЛЮДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА РАБОТ					
Соответствие заявленного и действительного платежей	+	+	+	+	+
Продолжительность работ в сравнении с заявленным временем	+	–	+	–	–
Наличие мойки в технологической цепочке	+	–	+	–	–
ИСПРАВЛЕНИЕ НЕЗАЯВЛЕННЫХ ДЕФЕКТОВ					
Завернуть гайку (болт) колеса	+	+	+	–	+
Стоп сигнал	–	+	+	+	+
Давление в шинах	–	+	+	+	–
Проверка омывателя	–	+	+	–	+
Клапан вакуумного усилителя тормозов	+	–	+	+	+
Звуковой сигнал	+	+	+	–	+
ИТОГО (максимум – 15)	**11**	**10**	**12**	**7**	**11**

Примечание. «+» и «–» обозначают, существуют или не существуют, выполняются или не выполняются названные сервисные услуги.

СКРЕПИТЬ ПОДПИСЬЮ

Редкий автовладелец дает себе труд вникнуть в содержание документов, на которых он ставит автограф, отдавая авто в ремонт. А зря, уверяет **Максим Приходько**. И предлагает изучить основы заполнения официальных документов.

Общество с ограниченной ответственностью «Автотехцентр «Воланд»
123456, Московская область, Ленинский район, пос. Московский

2 052244 673203

Лист обращения к заказ-наряду № XX00001521 от 27.05.2010

Заказчик: Иванов Иван Иванович | **адрес заказчика : Москва, Ленинский пр-кт, 201, кв. 15**

Автомобиль : Muflon (2005-2010) гос. номер: VIN: XX8ZZZ3CZ9G005245 год вып. 2009 пробег 14 600 двигатель BZB Muflon

Принят:	Вид ремонта:	Диспетчер:	Мастер:	Готовность:	
27.05.2010 11:22:01	Регламентное обслуживание		Петров Петр Петрович		в валюте Руб

Причина обращения: **! Первичное обращение**

Сервис по замене масла
Замена фильтра салона
Смазка петель дверей
Проверка работы парктроника

Предварительные работы по заказ-наряду № XX00001521 от 27.05.2010

№	№ кат	Наименование	н/ч	5	6	
1	99992900	Мойка автомобиля технологическая	0,400	1,00	0,40	
2	05300299	Проверка уровня технических жидкостей в моторном отсеке	0,020	1,00	0,02	
3	44050299	Проверка давления в шинах	0,020	1,00	0,02	
4	94990299	Проверка внешней световой сигнализации	0,020	1,00	0,02	
5	01040002	Сервис по замене масла	0,500	1 800,00	900,00	
6	10821900	Звукопоглощающая защита снять / установить	0,300	1 800,00	540,00	
7	85181900	Противопылевой фильтр салона- замена	0,200	1 800,00	360,00	
8		Смазка петель дверей	0,100	1 800,00	180,00	
			Итого работ:	1,56	на сумму:	1 980,46

Предварительный список деталей к заказ-наряду № XX00001521 от 27.05.2010

№	№ кат	Наименование	Кол-во	5	6	7
1	N 90813202	Пробка, резьбовая с уплотнительным кольцом	1	шт	91,00	91,00
2	06J115403C	Фильтр, масляный	1	шт	1 002,00	1 002,00
3	1K1819653B	Фильтрующий элемент для улавливания запах	1	шт	1 221,00	1 221,00
4	5W-40/208L	Масло моторное Mobil 5W40 (208 л)	4,7	л	480,00	2 256,00
5	008901087	Очиститель тормозов 500 мл	0,5	шт	216,00	108,00
		Итого материалов:	8,2		на сумму:	4 678,00
					Предварительная сумма ремонта :	6 658,46

Через двое суток после извещения клиента о готовности его автомобиля стоимость стоянки оплачивается в размере 500 руб. в сутки. При отказе клиента от работ, связанных с безопасностью эксплуатации автомобиля, фирма ответственности не несет. Заказчик с правилами обслуживания ознакомлен. С ориентировочной стоимостью ремонта согласен. Доверяю автомобиль для ремонта и испытательных поездок

Гарантии: Претензии по проведению технического обслуживания и выполнения заявочного ремонта рассматриваются в течении 1 месяца,по ремонту узлов и агрегатов - в течении 6 месяцев, по ремонту и частичной/полной окраске кузовов - в течении 6 месяцев, претензии по функционированию систем и узлов, по которым не производились работы, а также не снимавшимся в процессе работы, не принимаются. Указанные гарантийные сроки исчисляются со дня выдачи автомобиля клиенту. На оригинальные запасные части, приобретенные в ООО "Автотехцентр "Варшавка" и установленные у любого дилера марки Volkswagen предоставляется гарантия в течении 24 месяцев с момента продажи при предъявлении заказ-наряда, товарного и кассового чека. С правилами оказания услуг и порядком оплаты, действующими в ООО "Автотехцентр "Варшавка", ознакомлен(-а) и согласен(-а).

Мастер _____ /Петров Петр Петрович/

Дата: 27.05.2010 Заказчик _____ /Иванов Иван Иванович/

Реквизиты исполнителя. Убедитесь, что сервис, которому вы поручаете обслуживание или ремонт вашего автомобиля, действительно принадлежит официальному дилеру марки. Увы, бывали случаи, когда желаемое выдавали за действительное.

Ф. И. О. Нельзя исключить, что дилер захочет использовать ваши персональные данные в своих целях либо для передачи их сторонним организациям. Если вы против, письменно уведомите дилера об этом.

Попрошу документики! Дилер обязан сделать копии ваших документов и приложить их к заказ-наряду. Забирать у вас свидетельство о регистрации на автомобиль в качестве залога в счет оплаты ремонта дилер не имеет права.

Причина обращения. Оформляя заявку, имейте в виду конечный результат. Заказывайте лишь то, что хотите получить на выходе. Указав, например, что машина не заводится, вы вправе потребовать устранения дефекта. Если же (нередко прислушавшись к совету доброжелательного приемщика) вы напишете «Заменить свечи», сервис будет отвечать лишь за эту операцию. В конце концов, у каждого дилера есть комплексная диагностика. пусть ее стоимость и запишут в графу «Предварительные работы».

Чистота – залог здоровья. Не соглашайтесь подписывать приемо-сдаточный акт до помывки авто (такое практикуют на многих СТО), иначе любой дефект лакокрасочного покрытия, который может появиться за время нахождения машины в ремзоне, дилер спишет на вас – пункт об освобождении его в таком случае от ответственности в этой бумаге, как правило, присутствует.

Доверяй, но проверяй. Хитрый пункт – испытательная поездка. Где, кто и в течение какого времени будет тестировать ваше авто? Лучше этот вопрос уточнить заранее.

Сдал-принял. Подписывайте документы о проделанной работе только после осмотра автомобиля в присутствии мастера-приемщика, но никак не до того.

ВНУТРЕННИЙ МИР «СОЛЯРИСА»

Седан «Хёндай-Солярис», который пойдет в серийное производство с января 2011 года, можно заказать в одной из пяти комплектаций.

Начальное оснащение Base предложат с 1,4-литровым мотором в 107 сил и механикой. Здесь есть ГУР, подушка безопасности водителя, передние электростеклоподъемники, задние подголовники, стальные колеса 185/65R15.

Более богатые версии Classic, Optima и Comfort расширяют выбор. Кроме 1,4-литрового мотора, здесь предлагается 1,6-литровый (123 л.с.), а в списке трансмиссий появляется четырехступенчатый автомат.

При заказе есть возможность дополнить машину пакетами опций «Безопасность», «Престиж», «Зимний» или «Расширенный». В первый включены дополнительные подушки и система стабилизации. «Престиж» обрадует отделкой руля и рукояти коробки передач кожей, легкосплавными дисками, повторителями поворотов в корпусах зеркал и хромированной окантовкой на крышке багажника. «Зимний» предусматривает подогрев передних сидений, четыре электростеклоподъемника, обогрев зоны покоя стеклоочистителей и зеркала с электроприводом и обогревом. В «Расширенном» есть два динамика, противотуманки, центральный подлокотник с боксом и т. д.

Топовая комплектация Family оснащена шестью подушками безопасности, ABS, EBD, системой стабилизации ESC и противобуксовочной TSC, климат-контролем, кнопкой пуска двигателя и прочим. Все пакеты опций включены в перечень оснащения.

РЕКОМЕНДОВАННЫЕ РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ с 29.11.2010 г., руб.

Комплектация	Base	Classic	Optima	Comfort	Family
1,4 л, 107 л.с.	379 000	424 000	462 000	509 000	–
1,6 л, 123 л.с.	–	434 000	472 000	519 000	604 000

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	HYUNDAI SOLARIS			
	1,4/M5*	1,4/A4	1,6/M5	1,6/A4
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4370/1700/1470/2570			
Клиренс, мм	160			
Снаряженная/полная масса, кг	1110/ 1565	1135/ 1565	1110/ 1565	1135/ 1565
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,1	13,4	10,2	11,4
Максим. скорость, км/ч	190	175	190	180
Топливо/запас топлива, л	А92/43			
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,6/4,9/5,9	8,5/5,2/6,4	7,9/4,9/6,0	8,6/5,2/6,5
ДВИГАТЕЛЬ				
Рабочий объем, см³	1396		1591	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	78,7/107 6300		90,4/123 6300	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	135,4 5000		155 4200	
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная			
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/полузависимая пружинная			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые/барабанные			
Размер шин	185/65R15, 195/55R16			

*Объем двигателя/коробка передач

БИЗНЕС-КЛАСС

Дилеры начали продажи обновленного минивэна «Мерседес-Бенц Виано». Машина предлагает комфорт бизнес-класса во множестве вариантов исполнения: четыре двигателя, две комплектации (Trend и Ambiente) и три версии по длине – компактная (длина 4763 мм), стандартная (5 008 мм) и удлиненная (5238 мм). Но это еще не все. Любители путешествий могут выбрать варианты: Fun (от 1 700 000 руб.) и кемпер Marco Polo (цены уточняют в салоне). Подробнее об обновленном «Виано» – в февральском ЗР.

БАЗОВАЯ СТОИМОСТЬ MERCEDES BENZ VIANO, руб.

Силовой агрегат	Версия		
	компактная	удлиненная	сверхдлинная
2,0 CDI	1 830 000	1 870 000	1 910 000
2,2 CDI	1 950 000	1 990 000	2 030 000
3,0 CDI	2 380 000	2 420 000	2 460 000
3,5	2 580 000	2 620 000	2 660 000

НА ПОКОЙ

«Шкода» прекратила выпуск «Октавии Тур». Выехавший из ворот завода в городке Врхлаби «Тур» № 1 442 126 стал последним. Модель выпускали в разнообразных версиях – от заряженной RS до практичной Scout. В России за десять лет продано около 92 000 машин этой модели.

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

Перечень комплектаций «КИА-Рио» увеличился. Теперь их четыре: Classic, Comfort, Luxe и Prestige. Седан в наиболее простом исполнении Classic (стальные 14-дюймовые колеса, брызговики, ЭУР, ЦЗ, две подушки безопасности, электростеклоподъемники, четыре динамика, CD/MP3-магнитола) предлагают за 389 900 руб., что экономит покупателю 40 000 руб. Спецпредложение действует на ограниченное количество машин. Самую дорогую версию Prestige отличают легкосплавные колеса, кожаная отделка руля и рычага переключения передач, шесть динамиков и кнопки управления аудиосистемой на рулевом колесе.

СТОИМОСТЬ KIA RIO, руб.

Тип кузова (КП)	Комплектация			
	Classic	Comfort	Lux	Prestige
Седан (M5/A4)	429 900/–	459 900/499 900	499 900/529 900	–/559 900
Хэтчбек (M5/A4)	–/–	569 900/505 900	505 900/535 900	–/565 900

К ЮБИЛЕЮ

В салонах ГК «Автомир» красуются «Пежо-308» российской сборки в комплектации Sportium. Появление этой версии приурочено к празднованию 200-летия французского бренда. В оснащение входят 16-дюймовые легкосплавные колеса, алюминиевые накладки на пороги и педали, тканевый салон Starting Mistral, коврики, обтянутый кожей руль. Кроме того, в список включены двухзонный климат-контроль, резиновый поддон в багажник, набор автомобилиста. Стоимость пятидверки со 120-сильным двигателем и механической коробкой передач – 638 100 руб. Автомат прибавляет 37 000 руб.

БЕЗ ЛИШНИХ СЛОВ

«Субару» начала продажи в России модернизированной модели WRX STI. Из названия модели исчезло слово «Импреза», зато появилась версия с автоматом.

В базовой комплектации: ксеноновые фары с выдвижными омывателями, климат-контроль, обогрев зоны щеток стеклоочистителя ветрового стекла, система контроля динамики автомобиля (VDC), подогрев сидений, круиз-контроль, кожаная отделка сидений. Теперь можно заказать не только хэтчбек, но и более дорогой седан (на фото).

Остался в гамме и «просто» WRX с 265-сильным мотором. Седан с механической коробкой стоит от 1 500 000 до 1 573 000 руб.

СТОИМОСТЬ SUBARU WRX STI, руб.

Комплектация (M6/A5)		
AE	EA	EB
2 125 600/2 088 600	2 244 600/2 207 600	2 269 600/2 232 600
2 150 700/2 113 700	2 269 700/2 232 700	2 294 700/2 257 700

ПРОТЯЖЕННОСТЬ КОМФОРТА

У дилеров «Ауди» уже можно заказать длиннобазную версию представительского седана A8 – с увеличившейся на 130 мм базой и буквой *L* в индексе. В арсенале «Ауди-A8 Лонг» полный привод, 8-ступенчатый автомат, пневмоподвеска, люк с электроприводом и т. д. «Восьмерки», поставляемые в нашу страну, оснащают защитой моторного отсека и коробки передач.

Начальная цена «Ауди-A8 Лонг» (3,0 TDI, 250 л.с.) – 3 800 000 руб., столько же стоит версия с 290-сильным бензиновым двигателем. За машину с 4,2-литровым FSI (372 л.с.) просят 4 550 000 руб. Вскоре начнется производство наиболее мощной «восьмерки» с 500-сильным W12. Цены на нее будут объявлены позже.

Одновременно с выходом «Лонга» расширяется линейка двигателей для обычного A8. Автомобили с 3-литровым дизелем (250 л.с.) или бензиновым мотором такого же объема (290 л.с.) предлагают за 3 750 000 руб.

ДРУЗЬЯ ПОЗНАЮТСЯ В ЦЕНЕ

Часть средств, вложенных в приобретение автомобиля, со временем можно вернуть. Когда и сколько, применительно к седанам, стоящим на границе семейного и бизнес-класса, выяснял **Игорь Теременко**.

В новой рубрике будем оценивать убытки, возникающие из-за падения стоимости вследствие старения транспортного средства. Надеемся, информация принесет пользу владельцам. Ведь машину редко выбрасывают на свалку, большинство предпочитает ее продать. Цифры, разумеется, ориентировочные – нюансы наша статистика не учитывает.

Потерю стоимости по годам подсчитываем на основании анализа более чем 1000 объявлений о продаже по стране автомобилей в схожих комплектациях. Просуммировав данные, вычисляем средний показатель для каждой модели определенного года выпуска.

Быстрее всех дешевеет в этой группе «Ниссан-Теана» – не самая популярная модель данного сегмента. В числе ее достоинств трехлетняя гарантия, приемлемая стоимость расходников, отсутствие интереса со стороны угонщиков, невысокая цена страховки. К сожалению, на привлекательности модели отрицательно сказывается дефицит кузовных деталей, к тому же они довольно дороги. В итоге предложение этих машин превышает спрос – быстро продать «Теану» не получится. В среднем на поиски нового владельца уйдет от 28 до 35 дней. К радости покупателей, найти экземпляр в приличном состоянии не составит труда.

Почти такими же темпами обесценивается «Форд-Мондео». Этому способствует дороговизна кузовного ремонта и обслуживания вкупе с растянутыми сроками поставки отдельных запчастей. Небольшая (двухлетняя) гарантия также не стимулирует спрос. Впрочем, новый владелец о выборе не пожалеет – просторному салону и вместительному багажнику в этом классе нет равных. Угонщикам до «Мондео» нет никакого дела, поэтому можно сэкономить на полисе каско, оформив лишь возмещение ущерба. От обилия выставленных на продажу экземпляров рябит в глазах, но покупателей относительно мало. Быстро реализовать «Мондео» в таких условиях вряд ли сумеете, на это понадобится 25–35 дней.

Востребованность «Фольксвагена-Пассат» на вторичном рынке можно объяснить солидностью бренда. Даже скромная двухлетняя гарантия, дорогие расходники, кузовные детали и сервис не ослабили немалый спрос. Да и в рейтинге угонов «Пассат» не на последнем месте, что повышает расходы на страхование. Предложений на рынке хоть отбавляй, однако хорошие варианты уходят быстро. В среднем же автомобиль ждет покупателя недолго – от 12 до 17 дней.

Высокую стоимость «Хонды-Аккорд» поддерживает заслуженная репутация надежного автомобиля с драйверским характером. При этом, несмотря на умеренные цены расходных материалов, кузовных запчастей и трехлетнюю гарантию, спрос на модель не особо велик. Реализуют автомобили долго, в среднем 35–45 дней. Причин несколько: продавцы, зная цену хорошему товару, стараются держать планку до последнего. Покупатели (как правило, молодые, не успевшие накопить на новое авто) столь же самоотверженно пытаются ее сбить. Есть и повод: в сводках об угонах «Аккорд» фигурирует

NISSAN TEANA

Год	2010	2009	2008	2007**	2006	2005	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 102 500	976 002	874 132	701 961	617 408	549 349	
Уценка,%*	0,0	11,5	10,4	19,7	12,0	11,0	64,5

FORD MONDEO

Год	2010	2009	2008	2007**	2006	2005	ИТОГО
Стоимость, руб.	863 946	749 098	692 559	642 952	475 750	430 535	
Уценка,%*	0,0	13,3	7,5	7,2	26,0	9,5	63,5

*Потеря стоимости по отношению к предыдущему году, по данным Smartus.ru. **Смена поколения модели.

VW PASSAT

Год	2010	2009	2008	2007	2006	2005	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 124 170	908 630	788 090	715 480	665 260	570 370	
Уценка,%*	0,0	19,2	13,3	9,2	7,0	14,3	**63,0**

HONDA ACCORD

Год	2010	2009	2008**	2007	2006	2005	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 104 030	981 370	884 830	690 810	641 000	569 540	
Уценка,%*	0,0	11,1	9,8	21,9	7,2	11,1	**61,1**

TOYOTA CAMRY

Год	2010	2009	2008	2007	2006**	2005	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 083 299	930 104	851 833	775 282	715 593	583 524	
Уценка,%*	0,0	14,1	8,4	9,0	7,7	18,5	**57,7**

ПО МЕЛОЧИ

АВТОМАТ ПО СХОДНОЙ ЦЕНЕ

Измученные пробками граждане все чаще предпочитают машину с автоматической коробкой передач. Много таких авто и на вторичном рынке, причем по куда более доступной цене. Эти автомобили выбирают здесь три четверти покупателей. Предложение на любой кошелек – чем старше подержанный экземпляр, тем меньше разница в цене между автоматом и механикой. Так, новый пятидверный хэтчбек «Фокус» со 100-сильным мотором и АКП на 38 000 руб. дороже аналога с механической трансмиссией. А у десятилетних «фокусов» отрыв сокращается до 2000 руб. Причина в том, что большое число машин первого поколения везли к нам из США. А «американцев» сейчас ценят ниже, чем модели европейской или российской сборки, пусть и с механикой.

Схожая ситуация с «Тойотой-Королла», одним из бестселлеров российского рынка. Большинство «автоматических» «королл», произведенных в начале 2000-х, праворульные, с настроенной соответствующим образом светотехникой. Такая покупка нынче куда менее привлекательна, чем нормальный экземпляр с механикой, собранный для стран Евросоюза. Отсюда разница в цене: машина с автоматом на 20 000 руб. дешевле такой же с МКП.

Привлекают покупателя и различия в уровне оснащения подержанного и нового автомобилей при равенстве цены. К примеру, за 465 900 руб. можно купить новый «КИА-Рио» с мотором 1,4 л и 4-ступенчатой АКП, в комплектации Comfort. Между тем на вторичке примерно за те же деньги предложат «Опель-Астра» 2007 года выпуска не только с АКП, но и с более мощным мотором 1,8 л и богатым оснащением уровня Cosmo.

По материалам Smartus.ru

ежедневно – новому владельцу придется раскошелиться на страховку.

Наиболее выгодное вложение денег – «Тойота-Кэмри». Хотя модель и фигурирует в первых строчках рейтинга угонов, то есть предстоят существенные траты на страховку, это, пожалуй, ее единственный крупный недостаток. Достоинств куда больше: недорогие расходники и кузовные запчасти, хорошая ремонтопригодность, трехлетняя гарантия от производителя. На этих автомобилях ездят, как правило, долго и расстаются с ними неохотно, поэтому найти подходящий вариант весьма трудно. На «прилавке» машины практически не застаиваются и уходят в течение 12 дней (в среднем). ЗР

Благодарим компанию «Суперавтомаркет «Формула 91» за помощь в подготовке материала.

КУКУРУЗНИК

Несмотря на авиационное прозвище, этот по-настоящему всепогодный и фантастически живучий вседорожник передвигается исключительно по земле. К подержанному «Ленд Крузеру 80», легенде девяностых, приценился **Максим Приходько**. Фото **Александра Кульнева**.

Редкий автомобиль на нашем рынке пользовался такой популярностью, как «Тойота-Ленд Крузер 80». Масса моторов, трансмиссий и несколько вариантов реализации полного привода. Правда, тип кузова восьмидесятой серии был всегда один – пятидверный универсал. Кто побогаче, приобретали «кукурузер» новым, от официального дилера, Сибирь и Приморье вовсю скупали праворульные машины с японского рынка. Самое удивительное, что и сегодня, несмотря на огромный выбор самых разных вседорожников на вторичном рынке, 80-й по прежнему востребован. Передо мной «Ленд Крузер 80» 1996 года с самым мощным, 205-сильным бензиновым мотором и всеми мыслимыми для тех лет наворотами в виде двух подушек безопасности, ABS, огромного люка в крыше, кожаного салона и литых дисков. За все просят 560 тысяч рублей.

СУХОГРУЗ

Самое удивительное, что его внешний облик не воспринимается как махровое авторетро. Нормальный, взрослый «пароход», чей капот размером соответствует типовой детской песочнице. Все остальное под стать – железа не пожалели. Судя по кормовому шильдику, здесь имеем дело с постоянным, а не подключаемым полным приводом. Для тяжелой машины это скорее плюс, чем минус.

Осмотр начал с оценки состояния кузова – все-таки этому «крузаку» уже 14 лет. Первые три года он провел в Америке, последние одиннадцать – в России, хотя по нему не скажешь. Магнитный толщиномер показал: правое переднее крыло, водительская дверь, левые задние дверь и крыло перекрашивали. Однако следов ржавчины или отслоения краски нет – кузовной ремонт был проведен на уровне. По отзывам сервисменов, «ленд крузеры» этой серии вообще на редкость живучи в плане коррозии, не зря их любят поклонники жесткого офф-роуда. Кстати, кузовного железа на «восьмидесятку» в Москве раз-два и обчелся, поэтому берегите свои «тойоты».

На переднем бампере обнаружил шершавые следы контактов с внешним миром, а на заднем – родинку заправочной газовой горловины. Ничего удивительного: подавляющее большинство подержанных бензиновых «кукурузеров» переведено на альтернативное топливо. Виной тому неслабый аппетит 4,5-литрового мотора. Учитывая цену пропана, можно и с таким двигателем ездить припеваючи.

Всесезонные шины еще послужат, но только в условиях города, соваться на них в серьезную грязь – все равно что штурмовать Эверест в кедах. А вот роскошный хромированный кенгурятник придется снять: не проходит по нынешним нормам безопасности.

Если внешне автомобиль выглядит бодрячком, то салон с головой выдает возраст: кожа на руле местами стерта почти до пластика. Впрочем, замаскировать этот дефект легко оплеткой на руль. Куда хуже подушка переднего пассажирского сиденья: она продрана! Что же, можно прикупить на разборке сносный салон за 18 тысяч или попросту задрапировать дырки чехлами фасона «майка-алкоголичка» за 2500 рэ. Однако есть повод и порадоваться: в багажнике обнаружился третий ряд сидений – два комфортабельных кресла с ремнями безопасности. В хорошей компании пара человек лишними не бывают! Приборная панель обилием кнопочек и рычажков сильно напоминает двухкассетник «Шарп» конца восьмидесятых. Штатная магнитола, кстати, имеет кассетную деку, хотя CD-проигрыватель тоже имеется.

Загоняю машину на подъемник. Рама сдюжила под ударами времени, серьезных очагов ржавчины нет, так что ее номер (он выбит за правым передним колесом) читается без труда. Средняя часть глушителя подварена, под поддоном картера есть сопливости, а задний сальник коленвала явно утратил герметичность. Зато крестовины карданного вала щедро смазаны. В общем, машина хоть куда, даже с потеками масла – они не смертельны. Цена нового уплотнения – 264 рубля, но менять его лучше самостоятельно: разобрать полмашины чужими руками стоит недешево.

Теперь самое время пустить двигатель и опробовать на ходу ветерана борьбы с российским бездорожьем, на спидометре-то ведь уже 140 тысяч миль, то есть больше 220 тысяч километров! Тем более что продиагностировать мотор современными средствами не удалось – мой сканер так и не «подцепился» к машине. Впрочем, порыться в памяти блока управления поможет специализированный по «крузерам» сервис за вполне божеские 1200–1500 рублей.

КРЕЙСЕР НА РЕЙДЕ

В движении «сухопутный крейсер» – именно так переводится название модели – удивительным образом напоминает лимузин-длинномер: идет тихо, важно, плавно. Несмотря на годы, автоматическая коробка передач добросовестно реализует тягу во всех режимах – при должном уходе этот агрегат практически вечен. Единственный недостаток краткой дегустации состоял в том, что голый асфальт не позволил раскрыть могучий потенциал постоянного полного привода. Остается верить

Красный катафот на заднем крыле – признак того, что данный экземпляр приехал из Америки. В бампере крышка газовой горловины.

Автоматическая коробка передач предпочтительнее в условиях города.

Затертость руля проще всего замаскировать чехлом. Перетягивать обод новой кожей слишком накладно.

НАША СПРАВКА

TOYOTA LAND CRUISER 80

Автомобиль дебютировал в 1989 году и пользовался большой популярностью не только у рядовых потребителей, но и у спецслужб чуть не всех стран мира. Производился в Японии (до 1997 года) и Венесуэле (до 2008-го). Вседорожник обычно продавался в версиях VX, GX и STD. Первая – самая дорогая, с кожей и деревом в салоне, межколесными блокировками, последняя – откровенно спартанская. Моторы рядные, шестицилиндровые, бензиновые и дизельные. Бензиновые оснащали как карбюраторами (4,0 л, 155 л.с.; 4,5 л, 190 л.с.), так и впрыском (205–215 л.с.). Атмосферный дизель объемом 4,2 л выдавал 135 л.с. Его версия с турбонаддувом развивала 165 л.с. Полный привод был подключаемым, Part-Time 4WD, либо постоянным – Full-Time 4WD.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ TOYOTA LAND CRUISER 80

(в столичном регионе), руб.

Деталь	2300–5300*
Фара	1000–2950*
Фонарь	6000–10 200*
Амортизатор	1500–3500*
Фильтр масляный	420–600*
Фильтр АКП	700–1000*
Дверь водительская (б/у)	8000

*В зависимости от фирмы-производителя.

хозяину на слово, что «кукурузер» – зверь-машина.

Так-то оно так, но в движении услышал какой-то стук справа, а это повод для более тщательной проверки: ремонт постоянного полного привода недешев. С другой стороны, я полностью поддался непередаваемому шарму этого и по сегодняшним меркам роскошного вездехода, предлагаемого по вполне справедливой цене. Лишь включенный кондиционер удержал мою голову в холоде и остудил желание немедленно бежать в банк за деньгами.

Все-таки в условиях большого города настоящему вездеходу негде проявить себя во всей красе, а неслабые габариты обернутся вечными проблемами с парковкой. Да и неловко занимать столько места в потоке, ведь львиную долю времени я планирую ездить один. Не следует забывать также о расходах на содержание монстра... Нет, себе такого красавца я не куплю, но обязательно расскажу о машине приятелю: он заядлый джипер, а для этой категории автомобилистов восьмидесятый «кукурузер» – самое то. ЗР

Кожаный салон сразу выдает возраст машины. Впрочем, изъяны можно скрыть под чехлами – до лучших времен.

Следы сварки на глушителе вполне ожидаемы, если помнить о назначении и сроке службы вседорожника.

Цена на эту модель начинается со 100 тысяч и заканчивается миллионом рублей за экземпляр в идеальном состоянии.

CHERY AMULET

Изготовитель – АВТОТОР
Год выпуска – 2006
В эксплуатации «За рулем» – с августа 2006 по сентябрь 2010
Предыдущие публикации в журнале: 2006, № 10, 12; 2007, № 4; 2008, № 6, 11; 2010, № 3
Пробег на момент отчета – 100 000 км

УРОК ТРУДА

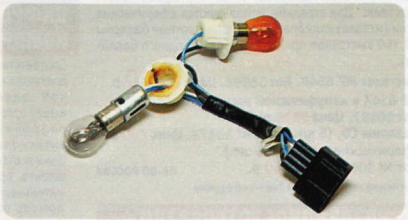
Наш «Амулет» одолел 100 тысяч километров. Итоги этого пути подвел **Валерий Жаринов**.

Позади 100 тысяч километров – пробег для «китайца» внушительный! Но даже последние 20 тысяч машина особых хлопот не доставляла. Двигатель в порядке, коробка «в допусках», в салоне тихо, тепло, кузов еще крепкий. Мотор 1,6 л мощностью 86 л.с. обеспечивал вполне достаточную для нормальных условий эксплуатации динамику, расход топлива сравнительно невелик. Но список расходников оказался длинноват: кроме фильтров, шин, лампочек, в него не раз попадали более ответственные детали и узлы. За новую машину мы отдали всего около 302 тысяч рублей – похоже, упущенную при продаже выгоду дилер добирает запчастями. Справедливости ради отметим, что качество их в последнее время подросло. Но некоторые приходилось менять довольно часто. Хорошее подспорье в этом – авторазборки, где таких машин уже много и железо для них можно найти дешевле.

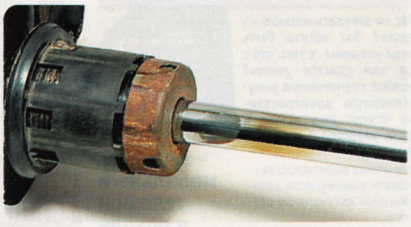
Когда пробег перевалил за 84 тысячи, у доселе тихого «Амулета» неожиданно прорезался голос. Звук «секущей» выхлопной системы трудно с чем-то спутать: так и есть, прогорела прокладка приемной трубы. Заменили сторублевую деталь, но, как водится, вскоре последовало продолжение. Машина вновь заревела, теперь уже полнозвучным басом, – отгорел фланец приемной трубы. За новую фирменную трубу отдали 2700 рублей. Поставить ее на место было непросто. Привалочная плоскость оказалась кривой – как ни тяни крепеж, остаются щели. Конопатить их любительскими способами – пустая трата времени. Пришлось взяться за напильник. Пока пилил, в голове вертелась мысль: «Какой метод ремонта в подобных случаях предписан официальному дилеру?».

К очередному ТО (90 тысяч километров) загудел подшипник переднего правого колеса. Пробег, с учетом качества наших дорог, немалый.

Эта прокладка «штанов» продержалась 84 тыс. км.



Лампочка – в патроне, патрон – в гнезде, гнездо... оплавилось!



Хорошие амортизаторы умирают от старости – изношено хромовое покрытие штока.

К 98 тысячам опоры передних стоек в сборе с подшипниками пришло время заменить.

Труба – 2700 рублей. Напильник и работа свои.

Новый подшипник ступицы переднего колеса при замене не подвел – четко сел на место!

Новый подшипник встал на место без осложнений. Еще через пару тысяч погас левый задний «габарит». Перестал включаться и сигнал торможения. Виновник – оплавленный «минусовой» контакт в держателе двухнитевой лампочки. Видно, пластмасса – дрянь. Вспомнил навыки лудильщика – и починил. Дело нехитрое.

Наконец, запомнилась 98-я тысяча: валкость автомобиля при энергичных маневрах стала явно чрезмерной! Проверка снятых передних амортизаторов показала, что усилия сжатия и отбоя примерно равны и почти не ощущаются рукой. Конечно, поработали амортизаторы немало, хром на штоках затерт, однако еще не текут. Видно, пришло время внутренних болезней. Узлы неразборные, но, судя по симптомам, сели от усталости пружины клапанов или растрескались сами клапаны. Пришлось менять амортизаторы в сборе. А заодно и опоры стоек с подшипниками, износ которых уже ощущался.

Остальные позиции в таблице – детали, установленные при плановых ТО.

Итак, сожительство с «Амулетом» подошло к концу, теперь он обрел нового хозяина. Совет им да любовь!

Наши же впечатления от этого автомобиля на удивление положительные. За четыре года он прошел 100 тысяч километров, из которых добрая половина пришлась на московские пробки. Машине в них не менее тягостно, чем водителю, – троганье и остановка через каждые два метра убивают сцепление и синхронизатор первой передачи, долгие холостые обороты двигателя без обдува воздухом напрягают систему охлаждения, а если глушить мотор, то режим старт-стоп приканчивает стартер.

Еще на первенстве заводской марки (ЗР, 2006, № 10) в ходе довольно тяжелых для техники испытаний «китаец» демонстрировал «спокойные, надежные реакции, комфортное поведение на большинстве неровностей. Да, крены кузова большие, амортизаторы лязгают на трамплинах, но общее поведение машины понятно и предсказуемо».

Было время, когда человек мог почувствовать себя счастливым только оттого, что у «Запорожца» вдруг заработала печка! Нынче критерии другие. И все же людей, которые ничем лучше вазовской «классики» не управляли, еще немало. Думаю, им «Амулет» понравился бы безоговорочно. Конечно, надежность некоторых узлов и агрегатов «китайца» пока не высочайшая: к моменту продажи доживало свой век уже третье сцепление! Но у многих ли в московских пробках оно служит дольше? Да и слишком строго подходить к оценке модели по единственному экземпляру – дело рискованное.

При покупке мы отдали за «Амулет» почти цену «Приоры». И приобрели за эти деньги большой, комфортабельный автомобиль для семьи. В приличной комплектации, с электропакетом и двумя подушками безопасности. Управление превосходное, с гидроусилителем. Салон гораздо просторней, чем у ВАЗов, имеется кондиционер. К двигателю претензий нет, за одним исключением: при скорости 130 км/ч и выше он начинает надоедать своим шумом. Добавить бы на моторный щит изолирующих матов.

Что касается минусов машины... Маневрирование задним ходом ограничивает невидимый багажник – иногда кажется, что почти уперся в препятствие, а на самом деле до него еще метр. Но парктроник мы не ставили. О недолговечном сцеплении уже сказано. Ну а проблемы с передними амортизаторами естественные, знакомые по многим иномаркам.

На электрооборудование серьезных жалоб не было. Исключение – отказавший из-за случайного дефекта модуль зажигания на зарулевском марафоне «60 часов».

Кстати, «Амулет» легко поддается доводке своими силами – уж никак не хуже, чем машины АВТОВАЗа. ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ CHERY AMULET

(0–100 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–80 000 км)	**291 629**
Из них на бензин	189 180
Расходы на содержание (80 000–100 000 км)	**63 924**
Из них на бензин*	47 424
ТО-90 000, ТО-100 000**	–
Ремень ГРМ	600
Ремень приводной	530
Ролик кондиционера	550
Ролик ГРМ (без кронштейна)	830
Фильтр масляный (2 шт.)	340
Фильтр салонный (2 шт.)	700
Фильтр воздушный (2 шт.)	500
Ступица задняя	1400
Подшипник передний	650
Приемная труба в сборе	2700
Прокладка приемной трубы	100
Передний амортизатор (2 шт.)	5900
Опорный подшипник (2 шт.)	1700
Итого	16 500
Общие расходы 0–100 000 км	**355 553**
Стоимость 1 км пробега***	3,56

*При среднем расходе 10,4 л/100 км и цене 22,8 руб./л.
**Все работы проведены в техническом центре ЗР.
***Без учета стоимости автомобиля, налогов и страховки.

На правах рекламы

DENSO

Пора переходить на DENSO.

Есть только одна вещь, более мощная, чем наши свечи зажигания.

DENSO - первый бренд, который выбирают ведущие производители автомобилей. Наши инновационные технологии, системы и компоненты вы можете найти в 9 из 10 автомобилей на дорогах; они тестируются ежедневно миллионами водителей во всем мире.

Присоединяйтесь к нам сегодня, чтобы получить все преимущества продукции оригинального качества. **Начни сотрудничество – зайди на сайт www.denso.ru.**

www.denso.ru

Driven by Quality

ОТ ПРОСТОГО К СЛОЖНОМУ

Денис Арутюнян

Чуть больше года отслужил у нас дизельный «КИА-Спортидж», начавший редакционную карьеру участием в марафоне «60 часов «За рулем». Потом было несколько спецтестов ну и повседневная будничная работа.

Конечно, не обходилось без неприятностей. Но автомобиль все же вел себя вполне достойно: не подводил ни в аномальную жару, когда Москва раскалилась до 40 °С, ни в жестокие холода. Как-то зимой оставил машину на открытой стоянке на четыре дня – именно тогда стужа особенно лютовала. Вернувшись, не очень надеялся завести мотор. Но на третьей попытке он чихнул... и ожил.

Можно спорить о дизайне и ходовых качествах предыдущего «Спортиджа», но главная черта машины – неприхотливость. Несмотря на жесткие испытания и активную эксплуатацию, ей хватало регламентного обслуживания. Лишь один раз раскошелился сверх плана – заменил пришедшие в негодность салонные коврики. Остальные расходы – дизтопливо и плановые ТО. Кстати, о топливе:

KIA Sportage 2,0 CRDi

Изготовитель – АВТОТОР, Калининград
Год выпуска – 2009
В эксплуатации «За рулем» – с августа 2009
Предыдущие публикации в журнале – 2009, № 10; 2010, № 3, 4, 7, 9
Пробег на момент отчета – 40 000 км

Первое ТО (16 400 км) и испытание на экономичность (ЗР, 2010, № 3). После марафона, в гражданской эксплуатации, автомобиль озадачил нас очень высоким расходом топлива. Пройдя техобслуживание, поставил эксперимент – удастся ли снизить потребление солярки, изменив стиль езды? Несложные замеры показали: сэкономить в городе практически невозможно. А вот на трассе, если поаккуратнее обращаться с педалью газа, можно сберечь почти 2 л с каждой сотни.

«60 часов «За рулем» (ЗР, 2009, № 10). «КИА-Спортидж» сразу после обкатки (2000 км) отправился на скоростное кольцо полигона. Машина запомнилась занудством: максимальная скорость невысокая, поэтому водительская смена длилась больше двух с половиной часов (для сравнения: «Шевроле-Каптива» от заправки до заправки ездил чуть больше часа). Кроме того, «Спортидж» активно «съедал» задние шины. Именно тогда мы впервые столкнулись с нарушением углов установки задних колес. За пять дней автомобиль отмахал примерно 7600 км.

Торможение на зимней дороге (ЗР, 2010, № 3). Вооружившись аппаратурой, проверили, насколько полезна (или опасна) борьба со льдом посредством песка и жидких реагентов. Результаты несколько озадачили: на политом химикатами асфальте «Спортидж» тормозил почти вдвое хуже, чем на сухом.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ KIA SPORTAGE 2,0 CRDi (0–40 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–25 000 км)	**62 618**
из них на дизтопливо*	**36 119**
Расходы на содержание (25 000–40 000 км):	
дизтопливо (средний расход – 10,1 л/100 км)	**30 182**
Общие расходы (0–40 000 км)	**92 800**
из них на дизтопливо* (средний расход – 11,0 л/100 км)	**66 301**
Стоимость 1 км пробега*	**3,03**

*Без учета марафона «60 часов «За рулем».

расход со времени последнего отчета загадочно снизился, причем существенно – в среднем 10,1 л/100 км вместо 12,0 л. И это несмотря на работавший все лето кондиционер! Подозреваю, что дело в более свободной от пробок жаркой летней Москве.

Назову ли «Спортидж» хорошим автомобилем? Да! Конечно, в памяти остался осадок от высокого расхода

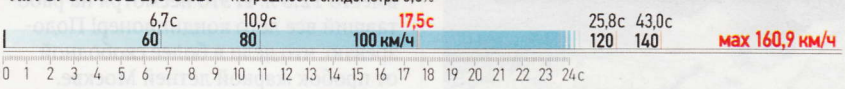
Спецтест «Зима» (ЗР, 2010, № 4), 21 000 км. Впервые вседорожник откровенно спасовал – в глубоком снегу проехал всего с полсотни метров, затем отключилась перегретая муфта. Вслед за этим началось непонятное: индикатор перегрева загорался еще несколько раз, а потом... Видимо, фрикционы замкнулись намертво – «Спортидж» стал проламывать глубокие сугробы почти как ледокол. К счастью, ремонта трансмиссия не потребовала. А вот в номинации «Прогрев салона» выступил неожиданно хорошо: несмотря на низкую теплоотдачу дизеля, за тестовые 30 минут прогрел салон лучше бензиновых конкурентов – «Шкоды-Йети» и «Шевроле-Нивы».

Плановое ТО-26 000 км (ЗР, 2010, № 7). Пришли в негодность тканевые салонные коврики. А еще водительское сиденье перестало удерживать заданное положение, требовалось время от времени приподнимать и подушку, и спинку.

Спецтест «Жара» (ЗР, 2010, № 9). Астраханский пробег длиной 3700 км машина перенесла без потерь: неплохо показала себя на трассе, не спасовала перед ухабистой грунтовкой и песчаными барханами. Ну а по охлаждению салона и вовсе вышла в лидеры, оставив позади «Фольксваген-Тигуан» и «Шевроле-Каптива». Оценили мы и вместимость салона – при крайней необходимости в «Спортидже» можно вполне сносно переночевать.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

KIA SPORTAGE 2,0 CRDi погрешность спидометра 6,0%



ЭЛАСТИЧНОСТЬ

KIA SPORTAGE

60-100 км/ч (IV)	10,7 с
80-120 км/ч (V)	14,6 с

ВЫБЕГ

KIA SPORTAGE

120-50 км/ч	1150 м
50-0 км/ч	467 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

KIA SPORTAGE

путь	42,2 м
замедление	9,1 м/с²

топлива, «уходящих» углов установки задних колес и перегрева трансмиссионной муфты на бездорожье. Но все это не смертельно.

Тем не менее мы расстались. На смену снятому с производства «Спортиджу» в редакцию прибыл его тезка нового поколения, вновь с 2-литровым, но 136-сильным дизелем (предыдущий был 112-сильный) и шестиступенчатым автоматом. Машина в комплектации «Премиум» стоит 1 359 900 рублей. Прежнее поколение год назад стоило максимум 830 тысяч...

Жизнь новичка будет не легче, чем у предшественника: планируем немало интересных испытаний. О которых, конечно же, расскажем. ЗР

Сев в новый «Спортидж», сразу понял: он совсем другой. Здесь и двухзонный климат-контроль, и парковочные радары, и камера заднего вида, оптитронные приборы, панорамная крыша... Да и едет повеселее: 136-сильный мотор бодро тянет на низах, шестиступенчатый автомат работает расторопно, а подвеску так и тянет назвать жестковатой. Что же, тем интереснее будет заочное сравнение с предыдущей машиной.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	KIA SPORTAGE 2,0 CRDi
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4350/1800/1695/2630
колея спереди/сзади	1540/1540
Объем багажника, л	667
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная/полная масса, кг	1750/2210
Время разгона 0–100 км/ч, с	16,1
Макс. скорость, км/ч	162
Топливо/запас топлива, л	ДТ/58
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,1/6,7/8,0
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16
Рабочий объем, см³	1991
Степень сжатия	17,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	82/112 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	250 1800–2500
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	полноприводная
Коробка передач	А4
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	235/60R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

ВЕСОВЫЕ И ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Снаряженная масса, кг	1753
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1053 (60)/700 (40)
Дорожный просвет, мм	175*

*Стальная защита двигателя.

Release by NALSURkosmos

В ЯНВАРСКОМ НОМЕРЕ

МАЛЕНЬКИЙ ЖГУН
ATV для дрифта

ЖЕНСКИЙ ПРИПАМПАС
Yamaha Serow 225: и в лес, и по грибы

ВДУТЬ ПО РАСЧЕТУ
Наддув для мотоцикла

ШЕСТЬ ЦИЛИНДРОВ МЕЖДУ НОГ
Вам мало?

ПО ТУНДРЕ, ВДОЛЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ...
На снегоходе в Салехард

С ОКТЯБРЯ ПО МАРТ В КАЖДОМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА «МОТО» РОЗЫГРЫШ ПРИЗОВ. КУПИ И ВЫИГРАЙ! ГЛАВНЫЙ ПРИЗ – МАКСИСКУТЕР PEUGEOT

В КАЖДОМ НОМЕРЕ:
ТЕСТЫ И ПРЕЗЕНТАЦИИ НОВИНОК, ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ, СОВЕТЫ ПОКУПАТЕЛЮ, НОВОСТИ ТЕХНИКИ, ТЮНИНГ, ПУТЕШЕСТВИЯ, СПОРТ

ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ, ПОДПИШИТЕСЬ В ЛЮБОМ ОТДЕЛЕНИИ СВЯЗИ СНГ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ MOTO.ZR.RU

реклама

НА БУКВУ М

Этикетка обещает надежный помыв чуть ли не в арктический мороз, но... тоненькая струйка едва сбрызгивает стекло. Неужели попался брак или контрафакт? С канистрами омываек в поход за истиной отправились **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**. Фото **Константина Якубова**.

В ПОИСКАХ СТРУИ

Ситуация глупая. Годами проверяешь зимние омывайки, исследуя моющие способности, влияние на лакокрасочное покрытие и прочие премудрости, затем выбираешь лучшую из лучших, а на практике случайно выясняешь, что пользоваться ею... невозможно. Заполняешь бачок, в пути нажимаешь на подрулевой рычажок, а в ответ дворники тупо размазывают грязь по сухому стеклу. Вот и верь после этого экспертизам!

Так в чем же мы напахали? Как оказалось, ни в чем... Но чтобы

AGA D20

Заявленный производитель
ООО «Автохимпроект», Москва
Заявленный состав
изопропиловый спирт, дистиллированная вода, ПАВ, отдушка, краситель
Ориентировочная цена **190 руб. за 4 л**

С грязью состав справился достаточно лихо, запах оставил приятный. Однако в охлажденном виде вытекать из форсунок практически отказался (фото 2).

CoolStream

Заявленный производитель
совместный российско-германский продукт, разлито и упаковано ОАО «Техноформ», Климовск Московской обл.
Заявленный состав
концентрат композиций моющих компонентов WIGO (Германия), изопропиловый спирт, деминерализованная вода, ароматизатор, краситель
Ориентировочная цена **170 руб. за 4 л**

Для смыва грязи потребовалось несколько секунд работы дворников. Запах мягкий, приятный. Но на морозе состав утратил текучесть (фото 1).

Expert Premium

Заявленный производитель
ООО «Трио», д. Березовка Новгородской обл., по заказу ООО «РусХОЛТС», Санкт-Петербург
Заявленный состав
спирт изопропиловый абсолютированный, ЭАФ, денатурат, этиленгликоль, ПАВ, краситель, отдушка, вода
Ориентировочная цена **210 руб. за 4 л**

Загрязнения почти не смыл, зато запах достаточно слабый. После выдержки в морозильнике струйка достала лишь до нижнего обреза ветрового стекла (фото 3).

Fairline «Автоэкспресс»

Заявленный производитель
АО «Промбаза», Алексин Тульской обл.
Заявленный состав
вода, пропан-2-ол, НПАВ, этиленгликоль, краситель, отдушка
Ориентировочная цена **140 руб. за 4 л**

Смыла всю грязь после второго включения омывателя. Запах резкий. В охлажденном состоянии струйка бьет чуть выше нижнего края стекла (фото 3).

Holts Windscreen Wash

Заявленный производитель
ООО «Трио», д. Березовка Новгородской обл., по заказу ООО «РусХОЛТС», Санкт-Петербург
Заявленный состав
денатурат, ПАВ, краситель, отдушка, вода
Ориентировочная цена **910 руб. за 5 л**

«Экологически чистый состав» смыл всю грязь в первую же секунду. Запах резкий, стоимость непривлекательная. Однако за длину струи уверенно получил бронзу. Уж не этанол ли в нем? Тогда и с ценой все ясно (фото 4).

Luxe Light

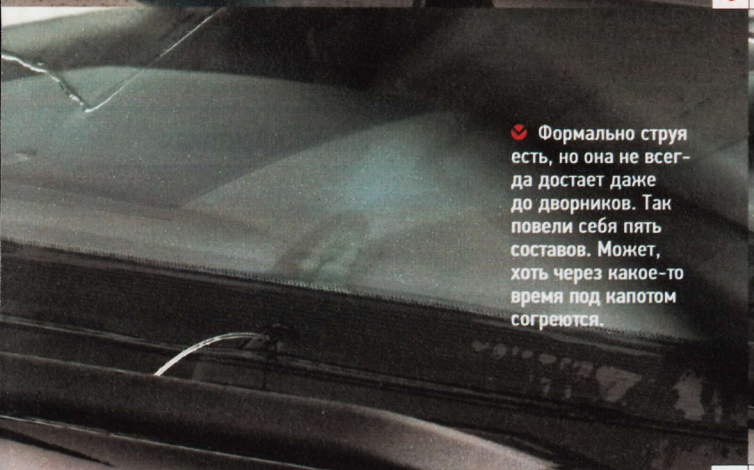
Заявленный производитель
ЗАО «Делфин Индастри», Москва
Заявленный состав
изопропиловый спирт, гликоли, ПАВ, вода, ароматизатор, красители
Ориентировочная цена **170 руб. за 4 л**

Грязь препарат смыл неважно, но запах сравнительно мягкий. А вот нормальную струю формировать не хочет (фото 3).

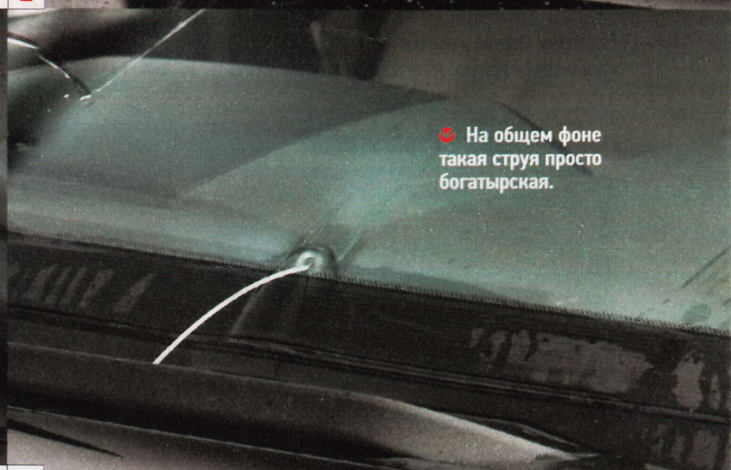
После многочасовой выдержки пять составов вообразили себя айсбергами.

Два состава хоть и сохранили жидкое состояние, но отказались покинуть бачок омывателя.

1 2



Формально струя есть, но она не всегда достает даже до дворников. Так повели себя пять составов. Может, хоть через какое-то время под капотом согреются.



На общем фоне такая струя просто богатырская.

3 4

Хорошо и... весело! Потому как этой струей лилась русская водка.

Такую жидкость у нас, по идее, нельзя ни продавать, ни производить, ни тем более пить! С последним мы согласны на сто процентов: яд, он и есть яд. Зато результат феноменальный: чемпион по длине струи – метанол. Потому и купить состав несложно: есть и спрос, и предложение.

5 6

убедиться в этом, а заодно отыскать пропавшую струю, очередной эксперимент решили провести по-своему – просто посмотреть, как омывайка будет литься на стекло через узкие отверстия распылителей. Наука наукой, но любопытство сильнее.

Сравнивали жидкости одного уровня – с этикетками «на минус 20 градусов» (плюс-минус градус). Эта температура удобна еще и тем, что позволяет легко проверить реальную морозоустойчивость, воспользовавшись камерой бытового холодильника: для него минус 18 – обычный режим. На суперточность замеров не претендуем, зато условия – равные для всех.

Накупив с дюжину жидкостей, захотели немножко похулиганить и добавили им в компанию... бутылку водки! Затем на энном подмосковном километре у придорожного развала поговорили с продавцом за жизнь, после чего приобрели у него омывайку, с которой «проблем не будет». Слово «метанол» вслух не произносилось, но честные глаза торговца лгать не могли.

НЕ БРЫЗГАЕТ!

Практика показывает, что длина зимней струи зависит, между прочим, и от марки авто. И чем эффектнее летний распыл струи через крошечные форсунки, тем, как правило, хуже дела на морозе. В итоге для испытаний выбрали «Тойоту-Прадо» – за особо активную нелюбовь ее омывателей к русской зиме. А причину попробуем уточнить.

Омывайки, провалявшиеся полдня в морозильной камере, по одной извлекаем наружу и тут же заливаем

в пустой бачок «Тойоты». И сразу все ясно: длина струи почти всех жидкостей не достает даже до нижней кромки рабочей зоны дворников! Вязкость разрешенного у нас к применению изопропилового спирта – а именно он служит основой «правильных» омывaек – возрастает на морозе настолько, что крохотная форсунка становится для жидкости прямо-таки норой Кролика на пути обжоры Винни-Пуха.

Проблема порождена исключительно действующими нормативами. На этом фоне уже не обращаешь внимания на то, что часть жидкостей даже замерзла – с этим пусть разбираются начальники соответствующих производств. А вот «вопрос на миллион» остался: так что же заливать-то? Наш эксперимент лишь подтвердил, что на реальном морозе (а у нас и при минус двадцати на дорогах мокро от реагентов) омывайки на основе изопропила фактически оставляют массу автомобилей без омывателя.

НЕЛЬЗЯ СДЕЛАТЬ ХОРОШУЮ ОМЫВАЙКУ ИЗ НЕПОДХОДЯЩЕГО СПИРТА!

А вот владельцы многих старых машин с подобными проблемами не сталкиваются. У них форсунки большего диаметра и не претендуют на красивый распыл струи. Обладатели авто с подогреваемыми бачками также могут не нервничать. Но огромная армия водителей, как говорится, «попала».

Что касается очистки стекла от грязи, то с этим омывайки в общем справились, одни лучше, другие хуже. Проверку вели при нулевой температуре. К этому параметру цепляться не будем, тем более что жидкостям

Sapfire Professional

Заявленный производитель
ЗАО «Промбаза», Алексин Тульской обл., под контролем ООО «Сапфир», Москва

Заявленный состав
вода, пропан-2-ол, ПАВы, этиленгликоль или этан-1,2-диол, краситель, отдушка

Ориентировочная цена **250 руб. за 4 л**

С грязью более-менее справился, запах приятный. Но в морозилке состав, к сожалению, замерз (фото 1).

Shell

Заявленный производитель
Польша

Заявленный состав
изопропиловый спирт, этандиол, ПАВ, парфюм, DMDM-гидантоин, D-лимонен

Ориентировочная цена **380 руб. за 4 л**

Этикетка – дань западному происхождению: «Испарения могут вызвать сонливость и головокружение, может вызвать аллергическую реакцию». Грязь смыл легко, запах умеренно резкий. Но струйка – чуть выше нижнего края стекла (фото 3).

SINTEC «Арктика»

Заявленный производитель
ООО «Обнинскоргсинтез», Обнинск Калужской обл.

Заявленный состав
изопропиловый спирт, умягченная вода, ПАВ, функциональные добавки, отдушка, красители

Ориентировочная цена **150 руб. за 4 л**

«Арктика» одолела грязь, при этом запах не очень сильный. А ледяная струйка била немножко выше нижнего края стекла (фото 3).

Зимняя стеклоомывающая жидкость

Заявленный производитель
ООО «Гелена Химавто», Москва

Заявленный состав
деминерализованная вода, пропан-2-ол, НПАВ, этиленгликоль, краситель, отдушка

Ориентировочная цена **390 руб. за 4 л**

Канистра «с системой «антипролив» позволила аккуратно наполнить бачок автомобиля. Грязь смылась с первой попытки! Запах слабый, приятный. Вот только в холодном виде состав практически не течет сквозь форсунки (фото 2).

«Ойлрайт» («Чистое стекло»)

Заявленный производитель
ООО «Тектрон», Пушкино Московской обл.

Заявленный состав
изопропиловый спирт, гликоли, ПАВ, ароматизатор, краситель, вода

Ориентировочная цена **130 руб. за 4 л**

Чистым стекло не стало, аромат не впечатлил. Но самое неприятное произошло в морозильнике: препарат замерз (фото 1).

«Чистая миля»

Заявленный производитель
ООО «Регион-С», компания «Тосол-Синтез», Дзержинск Нижегородской обл.

Заявленный состав
вода, спирт изопропиловый абсолютированный, ПАВ, отдушка, краситель

Ориентировочная цена **190 руб. за 3,78 л**

Загрязнения смыл, пахнет достаточно мягко. Но в морозильнике стал из жидкого твердым, а потому до бачка омывателя не добрался (фото 1).

«Элита-М Silver»

Заявленный производитель
НПО «Химсинтез», Красноармейск Московской обл.

Заявленный состав
очищенный изопропанол, вода, ПАВ, антиобледенитель, ароматизатор, краситель

Ориентировочная цена **140 руб. за 4 л**

Грязь смыл на троечку; запах резкий, даже неприятный. В морозильнике состав быстро замерз, так и не проявив своих достоинств в компании с бачком и форсунками (фото 1).

«Наша водка»

Заявленный производитель
ООО «Алко-Экспорт», Подольск Московской обл.

Заявленный состав
вода питьевая исправленная, спирт этиловый ректификованный «Люкс» из пищевого сырья, сахарный сироп, натрий двууглекислый, кислота лимонная

Ориентировочная цена **250 руб. за 1 л**

Водка смыла почти всю грязь. Запах – знакомый, возбуждает у водителя посторонние мысли. Зато холодная водочная струя бьет на 12 (!) см выше нижнего края стекла (фото 5).

Нечто с метанолом

Заявленный производитель
не указан

Заявленный состав
не указан

Ориентировочная цена **100 руб. за 4 л**

Грязь отмылась средне, зато запаха в салоне практически нет. Да и на стекло буквально распыляется на 15 см выше нижнего края – лучший результат. Однако напоминаем: это яд (фото 6)!

ПРОВЕРКА – НЕ ЭКСПЕРТИЗА

Материалы рубрики «Проверено ЗР» основаны на результатах проверки качества популярных изделий и препаратов автомобильного назначения. В отличие от описываемых в рубрике «Экспертиза», способы такой проверки, как правило, доступны среднему автолюбителю в гаражных или домашних условиях. Образцы для предстоящего контроля редакция приобретает в розничной сети.

Методика в каждом конкретном случае зависит от вида проверяемого товара, ее выбор является прерогативой редакции. Итоги испытаний относятся к конкретным образцам и не распространяются на весь спектр одноименной продукции. При подготовке редакционного материала испытанные образцы располагаются в алфавитном порядке, независимо от показанных результатов.

оказывали механическую помощь абсолютно новые дворники.

ТАК ПОЧЕМУ НЕ БРЫЗГАЕТ?

Чем проще молекула того или иного спирта, тем меньше его вязкость при низких температурах. То же относится и к запаху. Вязкость метанола в несколько раз ниже, чем у водки, а у той, в свою очередь, вдвое меньше, чем у изопропила. Против физики не попрешь, даже если ты законодатель. Но в итоге производителей омываек просто загнали в угол, поскольку никакой реальной альтернативы изопропиловому спирту им не оставили! Либо дорогущий пищевой этанол, который никто не купит, либо официально запрещенный метанол – вот и все...

А как же, к примеру, Финляндия? Там-то метанольные жидкости спокойно продаются! Самый банальный ответ известен давно: мол, финны всякую дрянь пить не будут, а наш человек – запросто. Потому и запретили.

ТРУДНЫЙ ВЫБОР ЗР

Итак, что заливать-то? Изопропил не течет, на водке разоришься, а метанол запрещен. Человек умелый подумает и установит подогреватель бачка. (Сразу отметим: это не повод использовать зимой летнюю омывайку, которая немедленно замерзнет на ветровом стекле и форсунках.)

Любитель простейших решений отправится на поиски метанольной жидкости, мысленно показывая фигу тем, кто ее запретил. И найдет искомую!

Заливать водку, как нам кажется, не станет никто: слишком дорого. Да и рука не поднимется на такое святотатство. Разве что раздобыть на том же рынке паленое зелье за полцены...

Законодатель, скорее всего, спокойно сядет в служебный «Мерседес» с теплым бачком и не станет разбираться ни в этанолах, ни в изопропилах: не царское это дело.

Ну а что думают зарулевцы? А то, что нам надо не разглагольствовать, а ехать! И ветровое стекло просто обязано при этом быть чистым. А раз так, то выбора не остается: заливаем омывайку на основе метанола. Как, собственно, все и делают...

Мы не призываем идти против закона. Более того, просим закон повернуться к нам! Пусть в продаже будут как те, так и другие жидкости – именно так поступают в скандинавских странах. С наступлением оттепели будем заливать что-то менее ядовитое – люди взрослые, разберемся. Заметим также: никто еще не доказал, что число алкашей, пострадавших от распития метанольных составов, превышает количество жертв ДТП, вызванных дрянной видимостью через грязное ветровое стекло.

Всех заинтересованных в цивилизованном решении проблемы приглашаем к диалогу! **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Какой показатель вы считаете главным при покупке жидкости для омывателя?

ХВАТКА «АЛЛИГАТОРОВ»

Пусковой провод с большим заявленным током сулит солидные возможности, но реальны ли они? Четыре комплекта испытали **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Что требуется от пускового провода? В теплых краях достаточно, чтобы он выдержал заявленную силу тока хотя бы 10–15 секунд, но не сожрал при этом слишком много вольт – они потребуются стартеру. У нас, кроме того, есть российская специфика: изоляция (которую нынче делают из пластика, а не из резины) должна выстоять на морозе градусов до сорока, не растрескавшись, и позволить провод распрямить и свернуть обратно.

Мучить изделия чрезмерными токами не стали: написано 200 А, дадим двести. Обещаете 600 А – не взыщите, ровно столько и попробуем пропустить. Что получилось – смотрите в нашей фотогалерее. ЗР

AIRLINE SA-200-02

Заявленный производитель для ООО «ЭРЛАЙН», КНР
Ориентировочная цена **350 руб.**

Провода длиной 2 м уложены в прочную мягкую сумку-мешок. Зажимы-«крокодилы» работают сразу обеими челюстями: провод подведен к каждой. Под нагрузкой 200 А падение напряжения составило лишь 2,1 В – лучший результат в тесте. Сорокаградусная стужа этим проводам нипочем: их можно было спокойно свернуть и упаковать в мешок.

AIRLINE SA-400-01

Заявленный производитель для ООО «ЭРЛАЙН», КНР
Ориентировочная цена **460 руб.**

Эти провода мощнее и на полметра длиннее, чем одноименные двухсотамперные. В остальном к ним относится все сказанное о более слабой разновидности. Падение напряжения чуть больше (2,6 В), но это при вдвое большем токе! Изоляция такая же, как у младшего брата. Соответственно и мороз она выдержала на «отлично».

ALLIGATOR

Заявленный производитель **AUTOPROFI PRODUCTION Ltd.**, КНР
Ориентировочная цена **300 руб.**

Изготовители «профессиональной линии автоаксессуаров» (так написано на чехле) не стали заморачиваться: провод подсоединен лишь к одной из челюстей «аллигатора», к тому же обжат прямо через изоляцию! Результат не заставил себя ждать: при 200 А по дороге к стартеру испарились 4,1 В. Многовато будет! На морозе провода стали жесткими. В общем, не ахти.

ALLIGATOR

Заявленный производитель **AUTOPROFI PRODUCTION Ltd.**, КНР
Ориентировочная цена **540 руб.**

Провода рекомендованы для пуска двигателей рабочим объемом свыше 5 л и дизелей. Но они не помогут их пустить, поскольку при 600 А на них пропадет... 8,5 В! Такие вольты, помноженные на амперы, естественно, вызвали обильное выделение дыма в откровенно неудачной заделке и разогрели весь провод. Поэтому похвалить можно лишь за длину – 3 м.

ДАЙ ПОГОВОРИТЬ!

Маломощные радиостанции UHF-диапазона LPD и PMR регистрировать не надо – ими могут пользоваться все. Выбрать такую радиостанцию поможет Владимир Арбузов.

Ехать караваном веселей и безопасней, особенно когда у водителей есть радиосвязь. Меньше риск отстать, проскочить нужный поворот, заблудиться в незнакомом городе, а услышанный по рации хороший анекдот вовремя избавит от сонливости.

В России выделено два диапазона УКВ для гражданских радиостанций малой мощности: LPD 433 МГц (69 каналов) и PMR 446 МГц (8 каналов). В 2007 году постановлением правительства № 476 отменена регистрация маломощных станций, работающих в указанных диапазонах, и этот вид связи стал доступен каждому.

ЧТО ТАКОЕ UHF

В отличие от Си-Би, работающих на коротких волнах, связь на ультракоротких волнах UHF стабильнее, нет хрипов и щелчков радиоэфира. Дальность не зависит от времени суток, состояния атмосферы, солнечной активности. Нет наводок от ЛЭП, протянутых вдоль дорог, или от автомобильной электропроводки. Но UHF-волны не отражаются от ионосферы, так что связи «за горизонт» не будет. То есть на дальность существенно влияет рельеф местности. При работе из салона автомобиля станция «пробивает» не больше 2–3 км.

Motorola NLKR-T3

Страна-производитель	Китай
Диапазон	PMR
Число каналов	8
Мощность	0,5 Вт
Размеры	130×50×30 мм
Масса	107 г
Цена комплекта (2 шт.)	996 руб.

ПИТАНИЕ: 4,5 В (три элемента типа AAA).

КОРПУС: пластиковый, без выступающих ручек. Вид мирный, органы не беспокоит.

ФУНКЦИИ: сканер, режим экономии батареек. Автомобильного адаптера нет. Средняя дальность связи на загородном шоссе между машинами – 300 м. В Европе и ряде других стран эта станция рекомендована для ближней связи.

ROGER KP-21

Страна-производитель	Китай
Диапазон	LPD
Число каналов	69
Мощность	0,01 Вт (0,5 Вт)
Размеры	84×55×26 мм
Масса	151 г
Цена комплекта (2 шт.)	2690 руб.

ПИТАНИЕ: 6,0 В (четыре батарейки AAA). Возможна установка аккумуляторов.

КОРПУС: пластиковый, антенна съемная, ее длина L = 72 мм.

ФУНКЦИИ: сканер, VOX, CTCSS, SCN. Разъемы для подключения адаптера, зарядки аккумулятора и гарнитуры. Станция экономична. Дальность связи на шоссе – в среднем 700 м.

Midland GXT-400

Страна-производитель	Китай
Диапазон	LPD
Число каналов	69
Мощность	0,01 Вт (3,0 Вт)
Размеры	87×60×35 мм
Масса	148 г
Цена комплекта (2 шт.)	2900 руб.

ПИТАНИЕ: 6,0 В (четыре батарейки AA). Возможна установка аккумуляторов.

КОРПУС: пластиковый, антенна съемная, L = 75 мм.

ФУНКЦИИ: стандартный набор – VOX, CTSS, SCN, есть выносная гарнитура. Можно подключить автомобильный адаптер, зарядное устройство. Средняя дальность связи на шоссе – 900 м.

Optim WT-555

Страна-производитель	Китай
Диапазон	LPD и PMR
Число каналов	16
Мощность: LPD/PMR	0,01 Вт (4,0 Вт)/ 0,5 Вт (4,0 Вт)
Размеры	95×49×27 мм
Масса	200 г
Цена 1 шт.	2950 руб.

ПИТАНИЕ: 7,2 В, литий-ионный аккумулятор, 1100 мА·ч.

КОРПУС: пылевлагозащищенный, антенна съемная, L = 170 мм. Станция на алюминиевом шасси.

ФУНКЦИИ: VOX, CTCSS, DCS. Все параметры и настройки отображаются на дисплее. Настройки можно оперативно перенести на другую подобную станцию («клонирование настроек»). Можно подобрать автомобильный адаптер для зарядного устройства. Дальность связи – до 2700 м.

Vector T-44 Military

Страна-производитель	Корея
Диапазон	LPD и PMR
Число каналов	69 и 8
Мощность: LPD/PMR	0,01 Вт (4,0 Вт)/ 0,5 Вт (4,0 Вт)
Размеры	98×60×30 мм
Масса	150 г
Цена 1 шт.	3400 руб.

ПИТАНИЕ: 7,2 В, литий-ионный аккумулятор, 1500 мА·ч.

КОРПУС: пылевлагозащищенный, антенна съемная, L = 140 мм. Станция на алюминиевом шасси. Рабочий диапазон температур: от – 30 до +70 °С.

ФУНКЦИИ: VOX, CTCSS. Все параметры и настройки отображаются на дисплее. Есть автомобильный адаптер, выносной микрофон. Радиостанция умещается в нагрудном кармане. Дальность связи на открытом шоссе – до 2500 м.

Vector VT-48W

Страна-производитель	Корея
Диапазон	LPD и PMR
Число каналов	128 (в общей сложности)
Мощность: LPD/PMR	0,01 Вт (4,0 Вт)/ 0,5 Вт (4,0 Вт)
Размеры	105×58×38 мм
Масса	250 г
Цена 1 шт.	4500 руб.

ПИТАНИЕ: 7,2 В, литий-ионный аккумулятор, 1700 мА·ч.

КОРПУС: пылевлагозащищенный, антенна съемная, L = 170 мм. Станция на алюминиевом шасси.

ФУНКЦИИ: VOX, CTCSS, DSC, SCN, FM-радио. Все параметры и настройки отображаются на дисплее. Есть голосовые подсказки, автомобильный адаптер и выносной микрофон. Предусмотрен выбор мощности передатчика с клавиатуры. Дальность связи на открытом шоссе – 2800 м.

Разрешенная мощность LPD-станций составляет 0,01 Вт, а PMR – 0,5 Вт.

У станций PMR дальность связи больше, но рабочих каналов, вместе с аварийным, только восемь. А у LPD – 69 каналов, и найти свободный в городском эфире много проще.

Радиостанции работают в симплексном режиме: нажал клавишу – говоришь, отпустил – слушаешь. Если слышимость плоха, а вы не за рулем, можно повернуться спиной по направлению к собеседнику и держать радиостанцию в 20–30 см от лица. Ее диаграмма направленности часто такова, что радиоволны лучше распространяются в сторону оператора.

Дешевые станции обычно работают на батарейках, но можно заменить их аккумуляторами. Правда, с ними напряжение питания ниже, дальность связи уменьшится. Антенна лучше съемная. С наружной призыв о помощи услышат гораздо дальше!

И хотя для таких раций не нужно никаких разрешений и регистраций, понравившееся радио сотрудник ДПС может изъять «на экспертизу». Чтобы потом не бегать за своим имуществом, лучше, что называется, не светиться – на время общения с государевым человеком положите рацию хотя бы в бардачок.

А КАК ЦЕНА/КАЧЕСТВО?

Все LPD- и PMR-станции переносные, «ручные». Продаются в магазинах связи. Вставил батарейки – и работай.

Комплект (две штуки) самых дешевых – до 1000 рублей – «мыльниц» обеспечит устойчивую связь на расстоянии до 300 м. Есть и подороже – до 3000 рублей за комплект. На открытом шоссе дальность около километра. В крайнем случае можно воспользоваться повышенной мощностью. К такой станции подключают гарнитуру с функцией активации голосом (VOX), тоновым (CTCSS) и цифровым (DSC) кодами приемника. Последние позволяют объединить несколько станций в закрытую группу и даже работать на занятой частоте, не мешая другим. Более дорогие «мыльницы» имеют вход для зарядки от бортсети.

Назначение этих станций, можно сказать, бытовое, они изготовлены по самым дешевым технологиям. Оттого в мороз, жару и при иных катаклизмах ненадежны. Станцию, предназначенную для ответственной работы, так называемую профессиональную, купит, например, крановщик. Ему рисковать нельзя. Такие обычно продаются поштучно, цена от 2000 рублей. У них прочный корпус, защищенный от пыли и брызг, минимум ручек управления, прочие настройки заложены с компьютера. Улучшает связь правильно подобранная антенна. В комплекте есть аккумулятор и зарядное устройство. Станцию можно подключить к бортовой сети через адаптер. Дальность связи на открытом шоссе до 12 км, некоторые модели могут работать как в LPD-, так и в PMR-диапазоне. ЗР

Благодарим КБ «Беркут» за помощь в подготовке статьи.

НАША СПРАВКА

UHF (Ultra High Frequency) – «ультравысокая частота», часть диапазона ультракоротких волн.

LPD (Low Power Device) – диапазон частот для маломощных радиостанций.

PMR (Private Mobile Radio) – европейская безлицензионная система радиостанций.

УКВ – ультракороткие волны.

Си-Би – гражданская связь на коротких волнах.

VOX – активация радиостанции на передачу голосом («свободные руки»).

CTCSS – тоновый код открытия шумоподавителя.

DSC – цифровой код открытия шумоподавителя.

SCN – автоматический перебор каналов, поиск занятых.

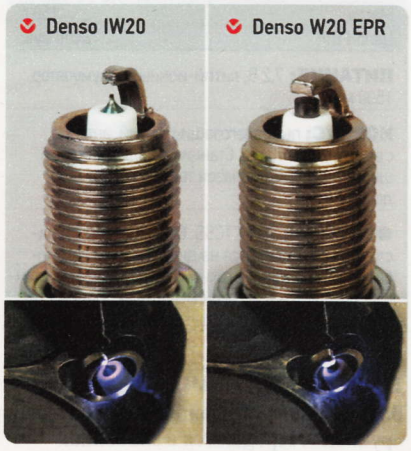
ДОРОГАЯ ИСКРА

Есть ли смысл использовать «долгоиграющие» свечи, если можно купить обыкновенные? Свое мнение высказывают **Михаил Колодочкин** (ЗР) и доцент кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета к.т.н. **Александр Шабанов**.

Нелегко выложить за комплект свечей около 3000 рублей, зная, что сосед заплатил за похожие меньше сотни! Все плюсы от дорогой покупки – только в будущем: обещанный рекламой долгий пробег, какие-то проценты ежедневной экономии топлива, легкость пуска... Кроме того, отпадает необходимость частой замены: на современном моторе эта процедура трудоемкая и дорогая.

Мы решили оценить две полярные конструкции одной солидной фирмы, дабы сопоставлять не технологию различных производителей, а саму идею, воплощенную в металле, при прочих равных условиях. Выбор пал на «Денсо». Иридиевые IW20 – очевидные лидеры по миниатюризации центрального электрода: всего 0,4 мм. Именно тонкий электрод способствует лучшему самоочищению и соответственно продлению срока службы. Им составили компанию обычные W20 EPR. Исходная разница в стоимости – примерно пятикратная.

Поведение свечей обоих типов в одинаковых условиях проследили в течение 360 моточасов. С учетом режимов накатки это равноценно почти 35 тыс. км пробега в специально подготовленных моторах – с увеличенными зазорами в цилиндропоршневой группе. Это позволило провести ускоренные ресурсные испытания при повышенном расходе масла и накопленных отложениях в камере сгорания.



Обычные свечи по мере старения медленно, но верно ухудшали показатели двигателя. Замеры, проведенные через 180 моточасов, показали 4-процентный рост расхода топлива и прирост токсичности отработавших газов. Еще через 60 моточасов рост расхода стал существенным: около 9%! При этом лямбда-зонд наконец почувствовал пропуски вспышек и уже не мог его компенсировать корректировкой продолжительности впрыска. На этом этапе испытания обычных свечей посчитали законченными.

Иридиевые же свечи проявили первые признаки старения только на подходе к 300-му часу испытаний. И по окончании цикла, то есть после 360 моточасов, ухудшение среднего расхода топлива составило всего 3,0%. Чуть больше увеличилась токсичность по CO и CH – на 10...15%, тоже не так уж страшно.

По ресурсу счет в моточасах – 360:240. По всем эксплуатационным параметрам – от расхода до уровня токсичности – иридий так же уверенно впереди. Отсюда вывод: если у вас дорогой современный автомобиль и вы совершаете на нем большие пробеги, есть смысл потратиться на иридий. В противном случае вряд ли вы окупите вложение. ЗР

Так растет топливный аппетит мотора по мере старения свечи. За ноль отсчета принято исходное состояние новых свечей соответствующего типа.

По мере старения свечей растет число пропусков вспышек, с ним и токсичность отработавших газов. А контроллер воспринимает лишний, неиспользованный кислород как сигнал к обогащению смеси.

А так – падает мощность...

Рост токсичности по CH говорит о нарушениях в процессе сгорания.

НА ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ

Говорят, летние шины всегда экономичнее зимних. В теплое время года – безусловно, а если температура ниже нуля? Проверить расхожее мнение взялся **Сергей Мишин**.

Есть небольшая прослойка автомобилистов, которые меняют летние шины на зимние лишь на второй-третий день установившегося гололеда – мол, на асфальте, пусть даже промороженном, от них одно разорение из-за повышенного расхода топлива. А безопасность... Ездили же при социализме зимой и летом на наварных М145 и о буржуйских штучках вроде «шиповок» даже не помышляли! Потому и оттягивают смену шин до последнего. Но тогда просто выбора не было, а есть ли сейчас хоть какая-то выгода оттягивать переобувание до последнего, или все это сказки?

Все производители оценивают сопротивление качению и летних, и зимних шин на стендах при комнатной температуре. В России документы, регламентирующие замеры расхода топлива автомобилем, предписывают делать это при температуре не ниже +5 °С, но на зимних шинах мы ездим зимой – и каково тогда будет сопротивление качению?

Небольшой морозец, чистый асфальт и «Лада-Приора» с несколькими комплектами летних и зимних шин. Посмотрим, сколько и на чем удастся сэкономить.

Летние 185/60R14 – своеобразный эталон экономичности Michelin Energy Saver, отечественные Cordiant Comfort PS-400, финские Nokian Hakka H и Pirelli Cinturato P6 с претензией на спортивность.

«Шиповки» 175/65R14 – тяжелый и прочный Bridgestone Ice Cruiser 5000, отечественный Cordiant Sno-Max PW-401, популярный Gislaved Nord Frost 5 и неоднократный победитель наших тестов Nokian Hakkapeliitta 7.

«Скандинавки» (они же «липучки») 175/65R14 – мягкие нешипованные шины Goodyear Ice Navi Zea и Nokian Hakkapeliitta R.

Сравнение расходов топлива провели на 90 и 120 км/ч, а при «городских» скоростях оценили сопротивление качению традиционным способом – замерили выбег со скорости 50 км/ч.

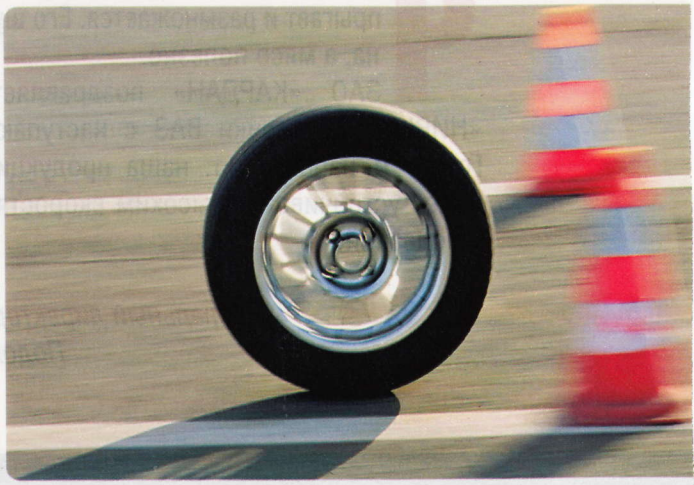
Мы получили довольно интересные результаты. Выяснилось, что на морозе даже «шиповки» катятся чуть лучше летних шин. «Скандинавки» приносят уже реальную экономию – в среднем по 0,2 л на 100 км пробега, а при городских скоростях едут почти в полтора раза лучше, чем летние шины.

Более того, на зимних шинах машина идет мягче, поскольку летние на морозе дубеют и шумят – еще один повод заменить летние шины, не дожидаясь гололеда.

Итак, в мороз все козыри у зимних шин, а потому откладывать переобувание на последний момент не только бессмысленно с точки зрения безопасности, но и экономически невыгодно. ЗР

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ» ПРИ ТЕМПЕРАТУРЕ АСФАЛЬТА –5 °С

МОДЕЛЬ	Индекс нагрузки, скорости	Величина выбега 50–0 км/ч, м	Расход топлива при 90 км/ч, л/100 км	Расход топлива при 120 км/ч, л/100 км
ЛЕТНИЕ				
Cordiant Comfort PS-400	82H	448,9	6,2	8,1
Michelin Energy Saver	82T	463,0	6,1	8,1
Nokian Hakka H	82H	462,7	6,2	8,1
Pirelli Cinturato P6	82H	394,1	6,3	8,2
Среднее значение		442,2	6,2	8,1
«ШИПОВКИ»				
Bridgestone Ice Cruiser 5000	82T	468,8	6,2	8,1
Cordiant Sno-Max	82T	477,4	6,2	8,1
Gislaved Nord Frost 5	82T	515,2	6,1	8,0
Nokian Hakkapeliitta 7	86T	594,7	6,0	7,9
Среднее значение		514,0	6,1	8,0
«СКАНДИНАВКИ»				
Goodyear Ice Navi Zea	82Q	595,3	6,0	8,0
Nokian Hakkapeliitta R	86R	645,3	5,9	7,8
Среднее значение		620,3	6,0	7,9



СТАВЬТЕ ЗИМНИЕ ШИНЫ, НЕ ДОЖИДАЯСЬ МОРОЗОВ И ГОЛОЛЕДА. ДАЖЕ ЕСЛИ ПОКА ПОД КОЛЕСАМИ ЧИСТЫЙ АСФАЛЬТ.

РУСАЛОЧКА И НАЦИОНАЛЬНЫЙ ДОХОД

Автомобиль здесь стоит втрое больше, чем в России! Бензин вдвое дороже нашего. Зарплаты традиционно высокие. Как при этом выживают средние и малые производственные предприятия, приносящие Дании 95% национального дохода, пытался понять **Михаил Колодочкин.**

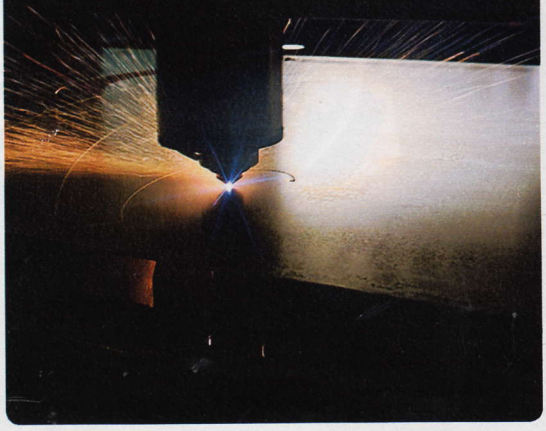
Мы уже не удивляемся, видя на российских прилавках австралийскую картошку, новозеландские лопаты или мексиканские воздушные шарики: значит, купить за морем дешевле! Если следовать этой логике, получается, что дорогущая Дания теоретически не способна поставлять что-либо на экспорт. Однако же всем известны детский конструктор «Лего» и эксклюзивная бытовая электроника «Банг & Олуфсен». А небольшие предприятия спокойно выпускают то, что другие то ли не умеют, то ли не хотят. И семейная фирма «Элвис Роял», производящая моторные прокладки, уживается на рынке рядом с такими немецкими гигантами, как «Элринг», «Рейнс» или «Гётце». А все потому, что фирма с полусотней сотрудников изначально выбрала неохваченную целевую группу клиентов, изготавливая большими и малыми сериями прокладки любой сложности – для рынка запчастей, для опытных образцов новых двигателей, судовых моторов и т. п. Она же предлагает ремкомплекты профильным автосервисам, которым при разборке мотора требуется заменять с десяток прокладок плюс маслосъемные колпачки и прочую мелочовку. И вместо того, чтобы долго выискивать нужные каталожные номера и заказывать россыпь подобных деталюшек, мастер может сразу приобрести у «Элвис Роял» нужный ему готовый набор – например, для ремонта «Вольво-850».

Вопрос, почему подобных предприятий практически нет в России, адресовать нужно не датчанам... ЗР

Я Питер Лоттруп, управляющий директор фирмы «Элвис Роял». У нас говорят, что датчанин, состоявшийся как личность, должен иметь три «В»: «Вольво», виллу и верного песика (по-датски звучит короче). У меня собаки пока нет... Зато мы успешно поставляем продукцию в 35 стран мира, потому что сумели создать гибкое предприятие, мгновенно реагирующее на потребности наших клиентов. Этого лишены как немцы с их массовым производством, так и китайцы, привыкшие работать строго по шаблону.
Я принимаю от силы 5% решений, остальные – забота сотрудников. Каждый из них работает абсолютно самостоятельно, поскольку знает свой участок лучше меня. Любовь ко всему новому – национальная датская черта, недаром у нас традиционно развит дизайн. Кстати, второй этаж своей виллы я воздвиг собственными руками. Жена и трое детей довольны.

Я самая известная датчанка: меня зовут Русалочка. Я временно переехала на выставку в Шанхай, оставив вместо себя живую картинку на мониторе. Да, в Китае все дешевле, но далеко не все лучше – да и поставки оттуда занимают 8 недель. Тем приятнее, что мои соотечественники, привыкшие к высоким зарплатам, нашли себя, сделав ставку не на массовость, а на инновации мелкосерийного производства. Вместо того чтобы кивать на дороговизну и конкуренцию, объясняя ими невозможность пробиться на сложившийся авторынок, мы фактически расширяем его, предлагая продукцию и услуги, свойственные именно менталитету Дании. Куда я с удовольствием возвращаюсь!

Я промышленный лазер фирмы «Элвис Роял». Хотите, за час нарежу вам хоть 1000 прокладок? Если нужной клиенту прокладки временно нет на складе, он получит ее через три дня. Сейчас я режу металл, а вообще-то мы используем 600 видов сырья. Интересующихся полным ассортиментом нашей продукции отсылаю в информационную систему TecDoc. «Элвис Роял», естественно, имеет ее сертификат.



Я в прошлой жизни был, конечно же, викингом: порой хочется то ли тетиву натянуть, то ли в бойницу заглянуть... Но сегодня я, Оле Бьёрн Нильсен, – технический директор «Элвис Роял», а мое оружие – от лазера до... струи воды толщиной 0,18 мм! Прототип заказанной новой прокладки, хоть из металловолокна, хоть из многослойного металла, доставляем клиенту через неделю (никакой промышленный монстр не угонится!). А серийное производство «Элвис Роял» развернет за две недели. Кстати, мы работаем с 1938 года!

ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ

Ориентировочная цена – 125 руб.

Жидкость предназначена для современных тормозных систем, оснащенных ABS, и получила название ROSDOT 6 Advanced ABS Formula. При ее создании разработчики компании «Тосол-Синтез» ориентировались на требования самого последнего

стандарта DOT4, Class 6, пришедшего на смену спецификации DOT4 Plus. В нем на 20 °С повышена температура кипения и более чем вдвое уменьшена низкотемпературная вязкость. Прежние жидкости на морозе загустевали, снижая быстродействие ABS, что не только увеличивало тормозной путь, но и могло привести к заносу задней оси. Жидкость ROSDOT 6 Advanced ABS Formula полностью соответствует требованиям нового стандарта и даже немного превосходит их, что позволяет рекомендовать ее для заправки тормозных систем современных автомобилей, оснащенных ABS.

ЗИМНИЕ ШИНЫ

Ориентировочная цена – 4070 руб. за шину 195/65R15

Покрышка Goodyear Ultra Grip Ice+ создана по технологии ActiveGrip, сочетающей двухслойный протектор и инновационные композитные ламели. Верхний слой выполнен из мягкой зимней резиновой смеси, остающейся эластичной и обеспечивающей отличные тягово-сцепные характеристики даже при экстремально низких температурах. Нижний, более жесткий слой отвечает за хорошие показатели управляемости на сухой дороге при положительных температурах.

Сочетание призматических и зигзагообразных ламелей придало протектору равномерную продольную жесткость по всей его глубине. Это свойство улучшает сцепление на снегу и на льду вне зависимости от степени износа шины. Острые элементы рисунка «захватывают» снег на переднем краю пятна контакта, обеспечивая оптимальные разгон и торможение на снегу, а контур протектора с малым радиусом плечевой зоны способствует более равномерному распределению давления благодаря большей площади пятна контакта.

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА

Ориентировочная цена – 900 и 1400 руб.

Торговая марка Uniforce, под которой продают эти изделия, принадлежит НПКФ «Ливи-Кар». Первое из зарядных устройств – BC/12V-6A предназначено для батарей емкостью вплоть до 90 А·ч и развивает ток до 6 А. Более мощный прибор Uniforce BC6/12V-12A может заряжать как 6-, так и 12-вольтовые батареи емкостью до 190 А·ч током до 12 А. При этом возможны два режима зарядки – интенсивный и стандартный.

Каждое устройство снабжено защитой от перегрева, короткого замыкания выходных зажимов и неправильного подключения к аккумуляторной батарее.

ПРОМЫВОЧНАЯ ЖИДКОСТЬ

Ориентировочная цена – 50 руб. за 500 мл

Как бы ни был хорош антифриз, ему предстоит столкнуться с огромным количеством загрязнителей, накопившихся в системе охлаждения. В результате его характеристики резко снижаются сразу после заливки. Профессиональная промывочная жидкость FELIX содержит высокоэффективные моющие компоненты, они нейтрализуют очаги накипи и растворяют жировые отложения. Уникальна способность состава удерживать частицы загрязнений во взвешенном состоянии, что позволяет удалить их при сливе промывочной композиции.

Кроме того, FELIX содержит ингибитор коррозии, предотвращает образование накипи, продуктов разложения антифризов. Одного флакона хватит на 15 л.

ТРАНСМИССИОННОЕ МАСЛО

Ориентировочная цена – 280 руб. за 1 л

Total Transmission XS FE 75W-80 содержит сбалансированный пакет присадок, оптимизирующий антифрикционные свойства масла. По сравнению со стандартным маслом Total 75W-90, новинка обладает лучшей текучестью. Водитель почувствует разницу в плавности переключения передач,

а сервисменов порадует отсутствие точечной коррозии на внутренних поверхностях коробки передач.

В списке требований к продукту была также высокая термическая стабильность, которая достигнута благодаря базе масла, изготовленной по синтетической технологии, соответствующей требованиям API GL-4, MAN 341 Type Z-5, ZF TE-ML 02E. Интервал замены – 540 000 км или раз в три года.

РАЗМОРАЖИВАТЕЛЬ ЗАМКОВ

Ориентировочная цена – 130 руб.

Auto Truck De-Icer американской компании GUNK подойдет владельцам автомобилей, зимующих под открытым небом. Заранее обработав этим составом замки дверей, вы застрахуетесь от возможного примораживания личинки. Кроме того, состав полезно нанести на ветровое стекло под щетки стеклоочистителей, чтобы они не примерзали. Если же лед на стекле уже образовался, достаточно распылить антиобледенитель, чтобы затем легко и быстро удалить скребком подтаявшую ледяную кашу.

Этот размораживатель специально разрабатывался для использования в северных регионах США и Канады.

САБВУФЕР

Ориентировочная цена – 10 000 руб.

Ti12D от американской компании Phoenix Gold – это продукт для аудиофилов, представляющий собой сплав передовых технологий и многолетнего опыта в разработке и производстве подобных изделий. Стоит отметить такие элементы конструкции, как высокотемпературная двойная катушка сопротивлением 4 Ом, двойная центрирующая шайба и оптимизированные на компьютере подвижная и магнитная системы.

Основа динамика – прозрачная литая корзина с вентиляционными отверстиями для охлаждения алюминиево-титановой звуковой катушки, намотанной проводом из бескислородной меди. Высокую линейность хода подвижной системы (40 мм!) обеспечивают две центрирующие шайбы и широкий прочный подвес из бутиловой резины. Диффузор динамиков изготовлен из полипропилена. Номинальная мощность сабвуферов – 600 Вт.

РЕМНИ ГРМ

Ориентировочная цена – от 290 до 440 руб., в зависимости от типа

ТД «Лузар» освоил выпуск ремней ГРМ для автомобилей ВАЗ-2105 (122ZA19), ВАЗ-2108 (111RPP19) и ВАЗ-2112 (136RPP25,4). Ремни газораспределительного механизма LUZAR поставляются в блистерной индивидуальной упаковке. Она не только прочнее картонной, но и дает возможность визуально оценить качество ремней, которые не уступают аналогам от мировых брендов. Ремни обладают прочностью связи при отслоении зубчатой части не менее 18 Н/мм, прочностью на разрыв не менее 1120 Н/мм, сопротивлением зуба сдвигу не менее 130 Н/мм, морозостойкостью до –45 °С.

МУЛЬТИМЕДИЙНОЕ УСТРОЙСТВО

Ориентировочная цена – 25 000 руб.

Многофункциональная «магнитола» Pioneer AVH-P4200DVD устанавливается в гнездо 2DIN и позволяет не только наслаждаться качественным звучанием любимых композиций, но и просматривать DivX-видео на 7-дюймовом экране. При этом поддерживается загрузка любых аудио- и видеофайлов с USB-носителей, SD-карт памяти, CD и DVD. Устройство также работает с iPod и оснащено разъемом AUX-IN. Функция Dual Zone позволяет слушать музыку, в то время как дети на заднем сиденье смотрят фильм на дополнительных мониторах.

Восьмиполосный графический эквалайзер можно настроить в соответствии с акустическими особенностями конкретного автомобиля. А добавление адаптера Bluetooth дает возможность подключить телефон.

Тюнер устройства запоминает 24 станции в диапазонах AM и FM, диагональ антибликового сенсорного экрана – 7 дюймов, мощность усилителя – 4×50 Вт, подсветка кнопок – в 113 цветовых вариациях.

ФОНАРИ ДНЕВНОГО СВЕТА

Ориентировочная цена – 3500 руб.

Данный комплект от компании Philips отличается небольшими размерами. Однако это не ухудшило характеристик изделия – напротив, светодиоды Philips LUXEON светят в полтора раза ярче, чем их предшественники. Электронный блок управления автоматически реагирует на пуск двигателя, поэтому для подключения к бортсети достаточно подсоединить два провода прямо к клеммам аккумулятора и один – к выводу от лампочки габаритного освещения. Дневные огни зажгутся сами при пуске мотора и выключатся после его остановки; при включенных основных фарах они гореть не будут.

Комплект разрешен к применению на дорогах согласно регламенту ECE R87. Срок службы – не менее 5000 часов.

РАЗДЕЛЕНИЕ **ИНТЕРЕСОВ**

«Ауди-А6» оправдает лучшие ожидания тех, кто сядет за руль, и предоставит достойный комфорт пассажирам второго ряда. Еще до официальной премьеры на автосалоне в Детройте седан бизнес-класса из Ингольштадта изучил **Максим Сачков**.

К «Ауди-А6» приписаны два бензиновых двигателя – 2,8 FSI (150 кВт/240 л.с.) и 3,0 TFSI (220 кВт/300 л.с.), а также три дизеля – 2,0 TDI (130 кВт/177 л.с.) и 3-литровые моторы мощностью 150 кВт/204 л.с. и 180 кВт/245 л.с. С любым из них работают системы рекуперации и «старт-стоп», помогающие экономить до 19% топлива. На выбор предлагают три коробки: 6-ступенчатую механическую, вариатор «Мультитроник» и 7-ступенчатую роботизированную с двумя сцеплениями S tronic. Последняя – новинка для автомобилей такого класса. Наряду с переднеприводными модификациями предложат версии «Кваттро» с межосевым дифференциалом с коронными шестернями и распределением тяги между осями в соотношении 40:60. По желанию клиента между задними колесами появится спортивный дифференциал.

Модификация с параллельной гибридной схемой, опробованной на моделях A8 и Q5, во втором полугодии появится и на «шестерке». Электродвигатель мощностью 33 кВт/45 л.с. зажат между 211-сильным двигателем 2,0 TFSI и 8-ступенчатой гидромеханической коробкой. В задней части расположена литий-ионная батарея на 39 кВт, для охлаждения которой задействованы каналы и вентиляторы климатической установки. По динамике гибридный A6 не уступает модификациям с двигателями V6. Разгон до 100 км/ч занимает 7,3 с, а максималка составляет 238 км/ч. При этом средний расход бензина – 6,2 л/100 км, выбросы CO_2 – 142 г/км.

На фоне предшественника A6 выглядит более динамичным и легким. Субъективные ощущения подтверждают числа. В длину (4915 мм) и высоту (1455 мм) автомобиль уменьшился на несколько миллиметров, зато его ширина и колесная база стали больше соответственно на 20 мм (теперь 1875 мм) и на 67 мм (2912 мм). Однако легкость кроется не только в формах кузова, но и в конструкции и примененных материалах. Помимо элементов из сверхпрочных сталей, использовали комбинированные детали из алюминия и стали, которые на 15% легче традиционных стальных. Пятая часть автомобиля выполнена из алюминиевых сплавов: некоторые элементы подвески, усилители бамперов, а также многие навесные элементы – крылья, капот, крышка багажника, двери. Результат – новинка сбросила 80 кг в сравнении с A6 прошлого поколения.

Дуга, идущая от водительской двери до пассажирской и опоясывающая панель приборов, в сочетании с низкой посадкой и цепкими сиденьями создает ощущение кокпита гоночного автомобиля. В отделке, тем не менее, использованы дорогие материалы – как у моделей A7 и A8 – вроде кожи, полированного алюминия или наборной древесины. Кстати, новый вариант отделки черным деревом с серебристыми вкраплениями, напоминающий дорогой костюм, можно увидеть только на «Ауди». У моделей со старшими индексами позаимствовано также кое-что из оборудования – например, выплывающий из панели приборов дисплей интерфейса MMI или сенсорная панель управления на центральной консоли.

По количеству ассистентов, повышающих комфорт и безопасность, «Ауди-A6» сравним с более дорогими моделями марки. Фирменная система превентивной безопасности Audi pro sense в предаварийной ситуации подтянет ремни, закроет окна и люки и отрегулирует сиденье так, чтобы максимально снизить травматические последствия. От ошибок водителя оградят активный круиз-контроль с функцией Stop & Go, ассистент перестроений и удержания автомобиля в ряду. Зорким глазом послужит система ночного видения, распознающая в темноте силуэты людей. А в тесных мегаполисах очень поможет функция автоматической парковки.

Предлагаемый для «шестерки» ассортимент устройств для развлечения и работы под стать уровню бизнес-класса. Цифровое радио, DVD-чейнджер, интерфейс для подключения аудиоплеера, телевизионный модуль и аудиосистема объемного звучания Bose. Для меломанов высококлассная 1300-ваттная система звука фирмы Bang & Olufsen с 15 динамиками, в том числе пара акустических линз, появляющихся из панели приборов после пуска двигателя. Подключив через блютус ноутбук или iPhone, из «шестерки» можно выйти в Интернет. Со Всемирной паутиной связана и навигационная система, получающая через Google карты и актуальную на данном маршруте информацию.

Из-за высокого центрального тоннеля наиболее подходящая посадочная формула для заднего сиденья 2 + 1. Двое тут поедут с комфортом королей – тесно не будет ни в одном измерении. Чтобы седокам было удобнее усаживаться в автомобиль и покидать его, двери оборудованы бесступенчатыми ограничителями и доводчиками. В базовом оснащении сиденья – с тканевыми вставками, на заказ возможны два варианта кожи и ее комбинация с алькантарой. Как опцию предлагают и четырехзонный климат-контроль с подогревом задних сидений.

БУДУЩЕЕ В ТРЕХ ФАЗАХ

«Дженерал моторс» представил журналистам сразу три концепции автомобильного будущего. Путешествие в завтра и даже послезавтра совершил **Максим Сачков**. Фото автора и «Джи-Эм».

СЕГОДНЯ

Еще не электромобиль, но уже не гибрид! Так называют сами специалисты концерна «Джи-Эм» автомобиль «Шевроле-Вольт», который с этого года продается у дилеров. Изюминка гибридной схемы «Вольта», отличающейся от большинства серийных гибридов, – электропривод Voltec. Бензиновый двигатель не связан напрямую с колесами, а работает как генератор. Запаса аккумуляторов хватает на 40–80 км, потом в дело вступает бортовая электростанция, питающая электромоторы и поддерживающая необходимый заряд. Так можно проехать еще около 500 км, если, конечно, бак заправлен под завязку. При этом владелец «Вольта» не испытывает никакого дискомфорта ни в городских, ни в загородных поездках. Для экологии такая схема тоже во благо, ведь бензиновый двигатель не работает в переходных режимах, самых неоптимальных и по выбросам, и по расходу топлива.

Разработчики приложили немало усилий, чтобы умерить топливный аппетит «Вольта». Сотни часов в аэродинамической трубе – и готов самый обтекаемый из всех «шевроле». Зализанные кромки и решетка радиатора, заваленное назад ветровое стекло, тщательно подогнанные кузовные детали (зазоры не превышают 3,5 мм), ограненная корма и задний спойлер создают минимальное сопротивление набегающему воздушному потоку. Результат: суммарный пробег вырос на 80 км, а в режиме электромобиля – на 13 км. Свою лепту в экономию топлива внесли всесезонные шины «Гудиер-Фьюел Макс» (Goodyear Fuel Max) с малым сопротивлением качению и облегченные колесные диски, каждый из которых весит 8,1 кг, то есть примерно на 30–40% легче прочих 17-дюймовых.

ЗАВТРА

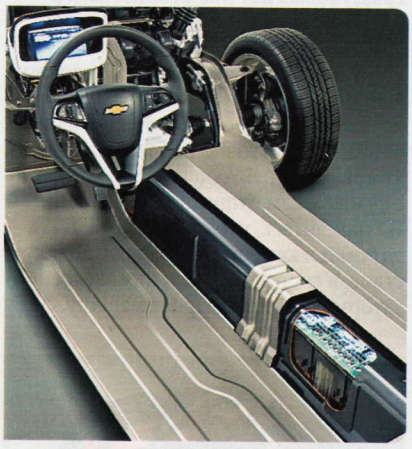
Но часы двигателя внутреннего сгорания все равно сочтены, даже как поставщика энергии для электродвигателей, – экология ратует за автомобили с нулевым выхлопом. Однако батареи пока не обеспечивают достойный запас хода. Сегодня плотность энергии (мощность на единицу массы или объема) у жидкого топлива в сто (!) раз выше, чем у аккумуляторов. Как альтернативный вариант предлагают авто на топливных элементах. Водород по этому параметру на порядок уступает бензину и дизелю, но и настолько же выгоднее электрических накопителей.

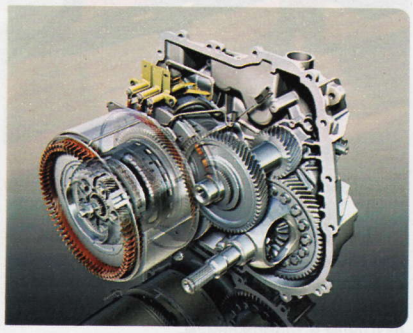
Силовую установку с топливными элементами втиснули под капот вседорожника «Шевроле-Эквинокс». Еще в 2007 году 119 таких автомобилей разъехались по всему миру для испытаний в реальной эксплуатации. Вместе они накрутили уже более 2,1 млн. км. Я тоже внес вклад – пару десятков километров.

По ощущениям очень напоминает обычный автомобиль. Ничем не примечательные внешность и интерьер, динамичный разгон, удобное управление тягой. Только как-то неохотно заезжает в повороты и неуверенно тормозит. Вероятно, из-за чересчур тяжелого силового агрегата, который вместе с газовыми баллонами весит около полутонны. Правда, уже готов усовершенствованный вариант, сопоставимый по характеристикам и размерам с четырехцилиндровым бензиновым двигателем.

Мощность электромоторов «Шевроле-Вольт» составляет 111 кВт, а высокий крутящий момент 368 Н·м, доступный уже на старте, позволяет разменивать сотню менее чем за 9 с. Максимальная скорость достигает 160 км/ч.

Двухсоткилограммовый 1,7-метровый блок литий-ионных аккумуляторов в форме буквы Т размещен внутри центрального тоннеля и под задними сиденьями. Его запаса энергии хватает, чтобы проехать до 80 км, не выбрасывая в атмосферу ни грамма вредных веществ.





Электродвигатель «Вольта» размещен в одном корпусе с главной передачей и дифференциалом и выполняет роль не только движущей силы, но и генератора, подзаряжая батареи при замедлениях до 0,2g.

Горловина бензобака у «Вольта» расположена на заднем крыле, а розетка – на переднем. Электрозаправка не займет более четырех часов. Управлять зарядной и другими системами можно дистанционно, с коммуникатора.

«Шевроле-Эквинокс» на одной заправке водородом проезжает до 320 км. Электромобиль разгоняется до 100 км/ч за 12 с. Ресурс основных узлов и агрегатов – около 180 тыс. км.

Отличительная особенность водородомобиля – отсутствие привычных выхлопных труб. Вместо вредных газов и твердых частиц – водяной пар. Выделяемое тепло используется для обогрева салона.

Схема на экране делает наглядной компоновку экспериментального «Шевроле-Эквинокс». Под капотом электродвигатель с топливными элементами, в районе задних сидений – баллоны с водородом.

Новой установке нашлось место под капотом легкового автомобиля, сделанного «Джи-Эм» и китайской SAIC на базе модели «Роеве-750» для шанхайской выставки «Экспо-2010». Она вдвое легче и компактнее предшественника, а мощностные показатели прежние. При этом с 1500 до 5500 часов увеличен ресурс, вдвое уменьшено количество датчиков и исполнительных механизмов и, что немаловажно, в каждой батарее с 80 до 30 г снижено содержание платины, наносимой как катализатор на электроды. Улучшились результаты испытания холодом: первое поколение двигателей заводилось до –25 °С, последователи не пасуют и при –40 °С.

Специалисты активно сгоняют вес и с баллонов для хранения сжатого водорода. Оболочка каждого сделана из прочного композитного материала (стекловолокно и углепластик), а внутри металлическая гильза уступила место пластиковой.

ПОСЛЕЗАВТРА

Сегодня более половины населения планеты проживает в городах, через 20 лет доля горожан увеличится до 60%. А значит, проблемы пробок, парковок и экологии станут еще острее. «Джи-Эм» предлагает универсальное лекарство от этих болезней.

Итак, крупный город, 2030 год. Мимо небоскребов упорядоченно движутся сверхкомпактные двухместные автомобили. Они ловко маневрируют на тесных парковках, разворачиваясь почти на месте. Автоматическое управление исключает аварии, а электродвигатели не выбрасывают в воздух ни грамма вредных веществ. Фантастика? Отнюдь!

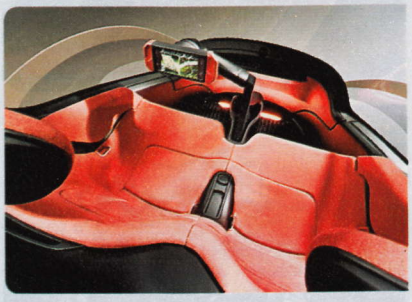
Концепт EN-V (Electric Networked-Vehicle, электромобиль в сети) выглядит футуристично, но уже готов к жизни в мегаполисе будущего. Легкий пластиковый кузов рассчитан на водителя, пассажира и небольшую поклажу – для автомобилей, передвигающихся по городу, в большинстве случаев этого вполне достаточно. Для динамичного перемещения 500-килограммовой машинке хватает 10-киловаттного (13,6 л.с.) электромотора. Предельная скорость не превышает разрешенную в европейском городе (50 км/ч), а запас хода составляет полсотни километров – большинство городских поездок даже менее протяженные.

По длине EN-V втрое компактнее традиционного автомобиля среднего класса. При этом машина из будущего расходует на порядок меньше электричества, настолько же ниже выбросы CO_2 при выработке необходимой энергии. В основе EN-V лежит двухколесная платформа с электродвигателями, батареями и механизмом, поддерживающим равновесие кузова в зависимости от распределения нагрузки. Пара электромоторов (индивидуальные для правого колеса и для левого) не только приводят автомобиль в движение, но также притормаживают (при интенсивном замедлении в работу вступают дисковые тормоза) и поворачивают.

EN-V всегда в контакте с другими участниками движения. На экране джойстика всплывают подсказки навигации и предупреждения об опасности, полученные из информационного центра или от водителей. Кроме того, можно путешествовать компанией из нескольких машин, выбрав предварительно «локомотив», за которым послушно, опираясь на сигналы с ультразвуковых датчиков, видеокамер и GPS-приемников, будут следовать один или несколько «вагончиков». EN-V поддерживает связь и с хозяином. Например, вам не придется выходить из квартиры, чтобы поставить машину в гараж. Достаточно набрать на экране компьютера нужную команду, и сигвэй с кузовом сам отправится на паркинг. Не опасайтесь, что он попадет в ДТП, – датчики и камеры распознают препятствие, а система управления экстренно затормозит или отвернет машину.

На платформе со скользящим механизмом расположены аккумуляторы, пара электромоторов и управляющая электроника.

Для посадки и высадки людей механизм наклоняет и опускает кузов. Чтобы превратиться из пассажира в водителя, не придется пересаживаться – достаточно просто передать джойстик-штурвал.

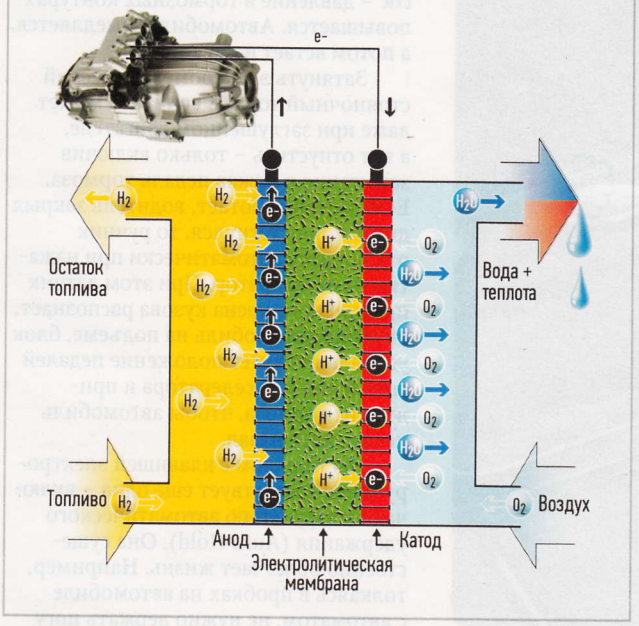


Научиться управлять EN-V куда проще, чем обычным автомобилем. Отклоняя джойстик вправо-влево, водитель меняет направление движения, вперед-назад – управляет разгоном и торможением.

Платформа у всех EN-V единая, а кузов и интерьер можно выбрать любой, вплоть до индивидуального заказа.

Принцип работы топливного элемента «Шевроле-Эквинокс»

В отличие от обычных батареек и аккумуляторов, в топливных элементах горючее и окислитель подаются извне. В качестве горючего выступает водород. Попадая в топливный элемент, он под действием катализатора (платина, напыляемая на графитовую решетку) распадается на электроны и положительно заряженные ионы H+. Полимерная электролитическая мембрана толщиной в несколько десятых миллиметра пропускает частицы H+, но задерживает электроны. Последние оседают на аноде, создавая отрицательный заряд, а ионы H+ – положительный заряд на катоде. При подключении в цепь электродвигателя электроны перетекают с анода на катод, где происходит реакция окисления – соединение с кислородом (точнее, с забортным воздухом). На выходе получаем воду.



Но насколько бы совершенными ни были системы активной безопасности EN-V, от аварии никто не застрахован. Ведь на дороге к 2030 году останется много «архаичных» машин (допустим, «Шевроле-Вольт» первого поколения), которые в силу модельного возраста не оснащены мудреными устройствами. Зато по массе они втроевчетверо превосходят EN-V и их седоков защищает не хрупкий пластиковый кокон, а прочный и хорошо поглощающий энергию при ударе металлический кузов. Зайцам и тиграм не место в одной клетке. Придется оставить мегаполис машинкам, подобным EN-V, а громоздкие многоместные автомобили использовать лишь за городом. Либо выделять для ситимобилей специальные (лучше огороженные) полосы.

Интересно, воспользуются ли создатели концепции этими подсказками или придумают более хитрую схему? Ответ нас ждет лет через двадцать. Хотя... Автомобиль и все, что с ним связано, в последнее время совершенствуется чрезвычайно быстро. Не исключено, что описанное будущее наступит и раньше. ЗР

На правах рекламы

CTEK®

ВСЁ ПОД КОНТРОЛЕМ!

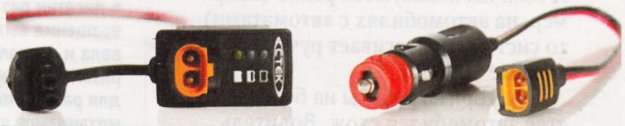
Мы уже познакомили вас с семейством шведских зарядных устройств CTEK, их возможностями и надежностью. Тем временем на российском рынке появилась очередная очень интересная модель MULTI XS 4003, совсем недавно с большим отрывом от конкурентов завоевавшая в Германии первое место в независимом тесте TÜV. Разработчики новинки сохранили все качества прежнего модельного ряда, но добавили удобную функцию контроля за происходящими в каждый момент времени процессами (а их на протяжении полного цикла зарядки может быть до восьми!)

Если раньше владельцу приходилось верить утверждениям изготовителя о сложном алгоритме зарядки и восстановления батареи, то теперь достаточно бросить беглый взгляд на индикаторы, чтобы убедиться: все идет штатно. А в случае каких-либо отклонений можно увидеть, на каком именно этапе они возникли. Для этого 8 светодиодных индикаторов разместили под графиком заложенного в устройство процесса в соответствии с его этапами. По мере зарядки гаснет очередной индикатор и загорается следующий.

Кроме этих восьми сигнальных лампочек есть и еще несколько, показывающих выбранный пользователем режим (например, диапазон емкости батареи, зимнюю подзарядку, наличие напряжения в сети, ошибку подключения батареи или возникший сбой). Кстати, а что произойдет, если вдруг обесточится розетка, в которую включено устройство, оставленное в гараже для профилактического поддержания заряда? Оказывается, ничего страшного! После включения напряжения зарядное устройство само возвратится в режим, на котором находилось до момента отключения питания.

Заметим, что по универсальности MULTI XS 4003 не имеет равных: он работает с любыми типами 12-В батарей, обслуживаемыми и необслуживаемыми, с жидким электролитом и связанным (батареи AGM и гелевые), емкостью от 1,2 до 140 А/ч. А для удобства подключения фирма CTEK выпускает ряд дополнительных аксессуаров серии Comfort Connect. Например, один раз прикрутив наконечники Comfort Connect – eyelet к полюсным зажимам, вы сможете подключать зарядное устройство через специальный мини-разъем, исключив вероятность ошибки и необходимость в «крокодилах». Если у вас Comfort Indicator – eyelet, можно дополнительно в любой момент увидеть степень заряженности батареи. Переходник Comfort Connect – cig-plug позволяет заряжать батарею через штатное гнездо прикуривателя (если оно не отключается при вынутом ключе зажигания). Наконец, Comfort Indicator – panel, устанавливаемый в стандартное гнездо для кнопочного переключателя (во многих автомобилях есть резервные отверстия, закрытые заглушками), позволит не только заряжать батарею через свой собственный разъем, но и оценивать заряженность батареи по мигающим индикаторам, когда вы садитесь в машину.

Что ж, не зря новое устройство защищено 13 патентами и официально рекомендовано ведущими изготовителями автомобилей для использования на фирменных СТО. Возможность не только зарядить аккумулятор, не снимая его с автомобиля, оснащенного новейшими электронными системами, но и восстановить глубоко разряженные батареи, сохранить энергозависимую память контроллеров при замене АКБ, произвести без сбоев перепрошивку блоков управления дорогого стоит. Впрочем, дорогого, но не дорого: цена MULTI XS 4003 вполне по карману любящему свой автомобиль владельцу!



(499) 165-33-63, 165-00-00, www.ctek.ru

УЖЕ НЕ РУЧНОЙ

Электрика повсеместно вытесняет механику. Даже трос стояночного тормоза заменили провода. Краткую лекцию о том, как устроен и как работает ручник нового поколения, читает **Геннадий Емелькин**.

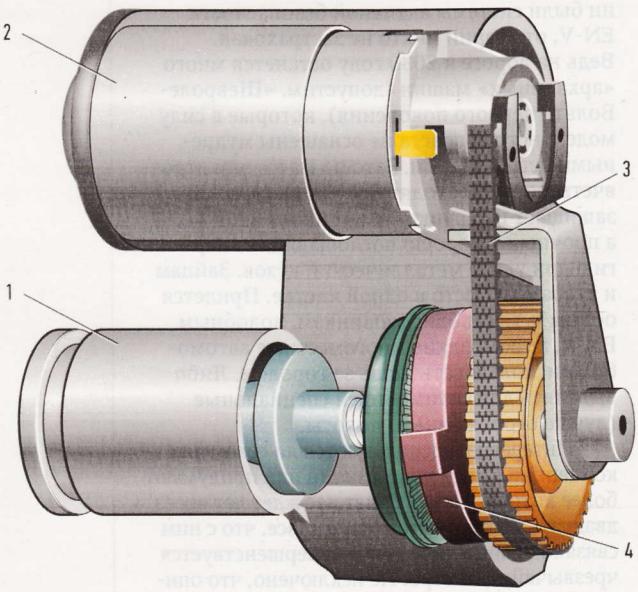
Преимущества электромеханического стояночного тормоза перед обычным очевидны. Вместо громоздкого рычага между передними сиденьями – компактная кнопка. Не надо тащить через все днище тросики и тяги, достаточно подключить к общей электрической шине управляющий блок да снабдить тормозные механизмы на задних колесах электромоторами. Иными словами, такая конструкция упрощает компоновку и сборку, сокращает время и затраты при производстве. Кроме того, при эксплуатации отпадает необходимость в регулировках – электроника отслеживает зазор между колодками и диском всякий раз, когда срабатывал стояночный тормоз. А если им пользуются редко (например, на автомобилях с автоматами), то система подтягивает ручник через каждые 1000 км.

Алгоритм работы на большинстве автомобилей схож. Водитель нажимает на клавишу, с которой сигнал поступает в блок управления стояночным тормозом. Если автомобиль стоит на месте или движется медленнее 7–10 км/ч, включаются электромоторы, приводящие в действие тормозные механизмы. На более высокой скорости блок ABS включает гидронасос – давление в тормозных контурах повышается. Автомобиль замедляется, а потом встает на ручник.

Затянуть электромеханический стояночный тормоз водитель может даже при заглушенном двигателе, а вот отпустить – только включив зажигание и нажав педаль тормоза. Если мотор работает, водитель закрыл дверь и пристегнулся, то ручник отключится автоматически при нажатии на акселератор. При этом датчик продольного крена кузова распознает, стоит ли автомобиль на подъеме, блок управления учтет положение педалей сцепления и акселератора и придержит тормоза, чтобы автомобиль не скатился назад.

Часто рядом с клавишей электроручника соседствует еще одна – включающая функцию автоматического удержания (Auto Hold). Она существенно облегчает жизнь. Например, толкаясь в пробках на автомобиле с автоматом, не нужно держать ногу

Включение стояночного тормоза (кнопка с буквой *P* или восклицательным знаком), функция Auto Hold (кнопка с буквой *A*).

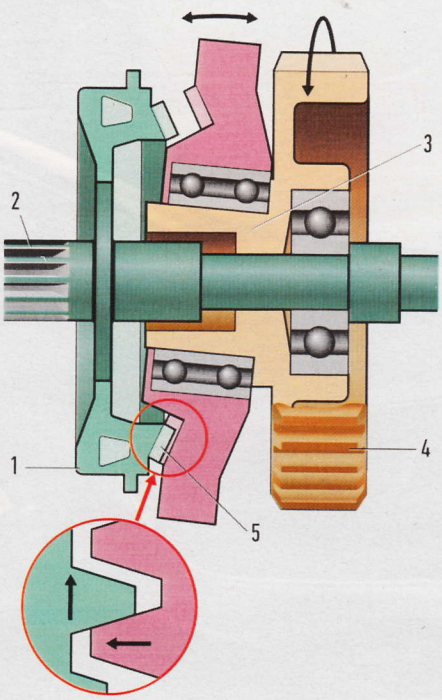


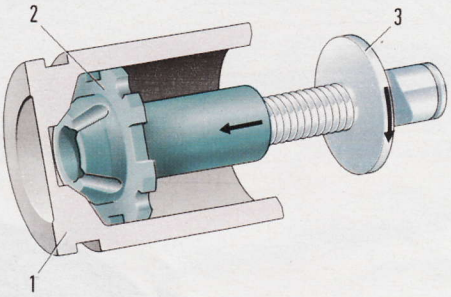
Колесный механизм стояночного тормоза:
1 – поршень тормозного цилиндра;
2 – электромотор;
3 – приводной ремень;
4 – редуктор с качающейся шайбой.

Электромотор через зубчато-ременную передачу связан с редуктором, понижающим в десятки раз скорость вращения выходного вала и позволяющим развить необходимое для работы тормозных механизмов усилие.

Редуктор с качающейся шестерней:
1 – ведомая шестерня;
2 – выходной вал;
3 – ступица зубчатого шкива;
4 – зубчатый шкив;
5 – находящиеся в зацеплении зубья качающейся и ведомой шестерен.

Одна из главных деталей редуктора – качающаяся шестерня. Она установлена на ступице ведущего шкива под углом и потому качается при вращении. От поворота относительно корпуса редуктора ее удерживают два поводка, скользящих по внутренним стенкам корпуса редуктора. При движении только пара зубьев качающейся шестерни постоянно находится в зацеплении с зубьями ведомой шестерни. Причем у качающейся шестерни на зуб больше, чем у ведомой, поэтому полного зацепления нет. Лишь один зуб качающейся шестерни боковой поверхностью давит на ответную часть ведомой, поворачивая последнюю на небольшой угол. В результате за полный оборот зубчатого шкива ведомая шестерня смещается всего на зуб.





Поршень с винтовой парой:
1 – поршень тормозного цилиндра;
2 – нажимная гайка;
3 – шпиндель.

Винтовая пара преобразует вращение ведомой шестерни в поступательное движение штока. Тот давит на тормозной поршень, подводя колодки к диску. Усилие контролирует блок управления стояночного тормоза по величине потребляемого тока. Как только значение достигнет необходимой величины, электродвигатель отключится. При снятии с ручника мотор вращается в обратную сторону, шток отходит назад, а поршень сдвигается из-за упругости уплотнительной манжеты.

на тормозе. Машина остановилась, водитель отпускает педаль, а клапаны блока ABS остаются закрытыми – давление в контурах высокое, колодки сжимают тормозные диски. Если остановка продлится более чем пару минут, ABS передаст вахту стояночному тормозу. На ручник машина встанет и раньше – если, например, водитель отстегнет ремень безопасности, откроет дверь или выключит зажигание. ЗР

На правах рекламы

Эвалар
www.evalar.ru

Только для него! Release by NALSUR KOSMOS

«Эвалар» - марка №1 в России!*

«Паритет» обеспечит равенство мужских желаний и возможностей

Успешный мужчина – лидер во всем! Доказано, что доминировать, быть успешным может только тот, у кого высокий уровень тестостерона. К таким мужчинам женщины проявляют повышенный интерес! И даже в дикой природе вожак стаи – это самец с наивысшим уровнем тестостерона в крови. В мужском организме все во власти тестостерона: мускулы, сексуальность, карьера.

Но тестостерон неустойчив, и его уровень снижается под воздействием многих причин – стрессы, возраст, вредные привычки... Как же добиться такого уровня тестостерона, чтобы быть лидером во всем: в интимной жизни, на работе, в компании друзей?

Повысить уровень тестостерона можно, если дополнить свой рацион питания специальными продуктами, растениями или натуральными средствами на их основе. Чтобы Ваши возможности отвечали Вашим желаниям, принимайте «Паритет»! В его основе экстракт малайского корня эурикомы длиннолистной - мощный природный стимулятор выработки собственного тестостерона и повышения потенции. «Паритет» помогает быть на высоте: он стимулирует выработку собственного тестостерона, что способствует усилению потенции и повышению сексуальной активности.

«Паритет» – это верный шаг на пути к успеху и в личной и в профессиональной жизни! Представьте: Вы – успешный мужчина в хорошей физической форме, который излучает уверенность в себе. Вы – тот, к кому прикованы восхищенные взгляды красивых женщин! Вы хотите именно этого? Тогда принимайте «Паритет»!

«Паритет» – чтобы Ваши возможности отвечали Вашим желаниям!

Спрашивайте во всех аптеках города, а также по телефонам: Москва аптека «Эвалар» на Павелецкой: Зацепский вал, д. 14 тел. (495) 953-10-87; аптека «Эвалар» на Новослободской: ул. Новослободская, д.12; аптека «Эвалар» на Октябрьской: м. Октябрьская, Калужская площадь, д.1, корп.1; аптека «Эвалар» на Мясницкой: м. Чистые пруды, ул. Мясницкая, д. 24/7, стр.2; аптечная сеть «ТРИКА» 789-62-63; а также по тел. 730-27-30, 994-48-88; доставка по Москве «Столица-Медикл» 755-93-98; **Санкт-Петербург** аптечная сеть «Аптеки Невис» 703-45-30; аптечная сеть «Озерки» 603-00-00; а также по тел. 714-72-72, 380-91-28, 232-25-55, 375-19-19, 592-33-55, 333-36-63, 430-61-30, 370-40-83, 301-09-29, 346-22-49, 571-12-17, 273-69-92, 574-07-06, 635-55-66; **Астрахань** 306-306; Барнаул 363-602, 770-110; **Благовещенск** 513-333; **Вологда** 723-031; **Воронеж** 428-428; **Владивосток** 404-404; **Екатеринбург** 321-39-26; **Ижевск** 512-239; **Иркутск** 201-208; **Кемерово** 539-090; **Киров** 571-571; **Краснодар** 255-78-04; **Красноярск** 227-77-09; **Нижний Новгород** 428-73-11; **Новгород** 644-393; **Новокузнецк** 725-368; **Новосибирск** 354-73-61; **Оренбург** 780-994, 773-749; **Омск** 445-515; **Пермь** 219-84-84; **Псков** 622-697; **Ростов-на-Дону** 273-81-10, 219-41-93; **Самара** 996-00-60, 952-82-11; **Сочи** 687-000; **Сургут** 353-745; **Тольятти** 600-245; **Тюмень** 462-619; **Ульяновск** 521-432; **Уфа** 223-05-66, 282-69-49; **Хабаровск** 333-991; **Челябинск** 778-54-58; **Чита** 324-970; **Южно-Сахалинск** 424-687; **Ярославль** 410-050.

«Линия здоровья «Эвалар»: 8-800-200-52-52 (звонок бесплатный), в Москве (495) 921-40-74, в Санкт-Петербурге (812) 373-86-62.

659332, г. Бийск, ул. Социалистическая, 23/6, ЗАО «Эвалар», тел./факс: (3854) 39-00-50. ОГРН 1022200553760

*По результатам общенационального голосования в категории «Натуральные препараты для укрепления здоровья и повышения качества жизни». Сертификат №09/107/10 от 15.10.2009.
СоГР № 77.99.11.3.У.1393.3.10 БАД НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВОМ. Реклама

ДЕКЛАРАЦИЯ О НАМЕРЕНИЯХ

Устроив ездовую презентацию концепта, «Мерседес» заявил о готовности не только внедрять альтернативные источники энергии, но и радикально изменить облик представительских моделей. Реальность такой перспективы взвесил **Владимир Аркуша**. Фото «Мерседес-Бенц».

Согласитесь, оценить совершенство формы – да что там, просто полюбоваться красивой машиной в движении! – совсем иное дело, нежели созерцать ее на подиуме. А полюбоваться было чем: стараниями дизайнеров, трудившихся не только в Германии, но и в итальянской студии концерна в Комо, возник совершенно новый образ большого седана, неожиданно компактного, «накачанного», буквально рвущегося на дорогу. И пусть на этот раз дорога (вернее, дорожка) вилась по периметру пустынной автостоянки – прямика в пару сотен метров хватало, чтобы насладиться незаурядной динамикой «Стайла», даже в качестве пассажира. За руль ни боже мой – машина-уникум!

Показанный журналистам образец оснащен гибридной установкой, включающей в себя бензиновый и электрический двигатели, а также батарею литий-ионных аккумуляторов. Она обеспечивает 30 км пробега исключительно на электроэнергии – стало быть, в режиме zero emission, нулевого выброса. Отследить запас хода машины на электротяге поможет функция Range on Map – круговая диаграмма на дисплее. Она будет особенно полезна при въезде в ту часть города, где разрешено движение только электротранспорта. Данные навигации соотносятся с уровнем заряда батареи. Ну а 300-сильная «шестерка» вкупе с 80-киловаттным электромотором придает машине не только ураганный разгон, но и автономность – до 700 км на одном баке. Само собой, здесь использован наиболее современный двигатель с непосредственным впрыском бензина в камеру сгорания. Пьезоэлектрические форсунки подают топливо несколькими дозами в течение рабочего хода – так оно лучше

Короткий капот, куцый багажник, маленькие свесы, а еще – покатая, как у купе CLS, крыша, рельефные линии крыльев, энергичный прочерк порога. И овал радиаторной облицовки с огромной звездой по центру – непременный атрибут «мерседесов» из спортивной линейки.

перемешивается с воздухом и сгорает более эффективно, что позволяет работать на обедненных смесях в широком диапазоне нагрузок. Потребитель оценит такой мотор не только за скоростные качества, но и за высокую экономичность. Итак, перед нами универсальный автомобиль, чьи высокие экологические показатели достигнуты без какого-либо ограничения его радиуса действия или скоростных характеристик.

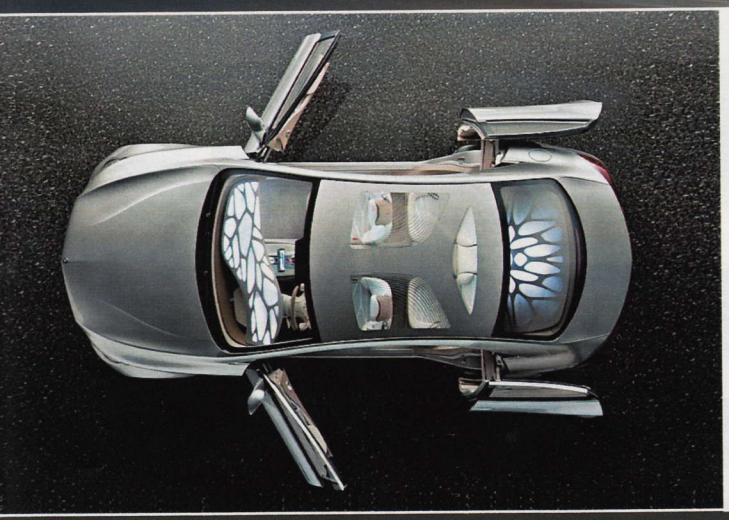
Благодаря совершенству энергетической установки, а также бонусу на CO_2, предоставленному гибридным авто европейскими законодателями, сертифицированный расход бензина «F800 Стайл» – всего 2,9 л/100 км. Этому соответствует выброс углекислого газа 68 г/км! Не сомневаюсь, фирма отвечает за каждую цифру, но эти параметры, помимо реальных достижений, отразили еще и стремление убедить завтрашнего покупателя в абсолютном превосходстве гибридов над обычными авто с ДВС. Думаю, достичь этого (даже на фоне массового психоза по поводу глобального потепления) не так-то просто, если вообще возможно.

Насчет второго варианта гибрида сказано лишь, что платформа «F800 Стайл» позволяет установить как бензоэлектрический агрегат, так и питаемый водородом электрохимический генератор, дополненный опять-таки батареей аккумуляторов. Судя по всему, модификацию с топливными элементами концерн приберег на более отдаленную перспективу. Даст бог, на ее ездовой презентации когда-нибудь побывают более молодые коллеги...

Представляя концепт, способный ездить, странно было бы ограничиться экологией да дизайнерскими фишками – а безопасность? Неусыпная забота о ней воплотилась в нескольких разработках. Так, показания приборов водитель считывает не с них самих, а с зеркального отображения, более удаленного от глаз. Тем самым уменьшают разницу в фокусных расстояниях при взгляде на циферблаты и на объекты, наблюдаемые на дороге: глаза быстрее перестраиваются, меньше устают.

PRE SAFE 360° – дальнейшее развитие комплекса, известного с 2002 года. Он отслеживает обстановку в непосредственной близости от автомобиля и, распознав опасность, приводит в готовность устройства для защиты пассажиров. В 360-градусной модификации

Два двигателя суммарной мощностью 300 кВт разгоняют «F800 Стайл» до сотни за 4,8 с. На скорости 250 км/ч срабатывает ограничитель.

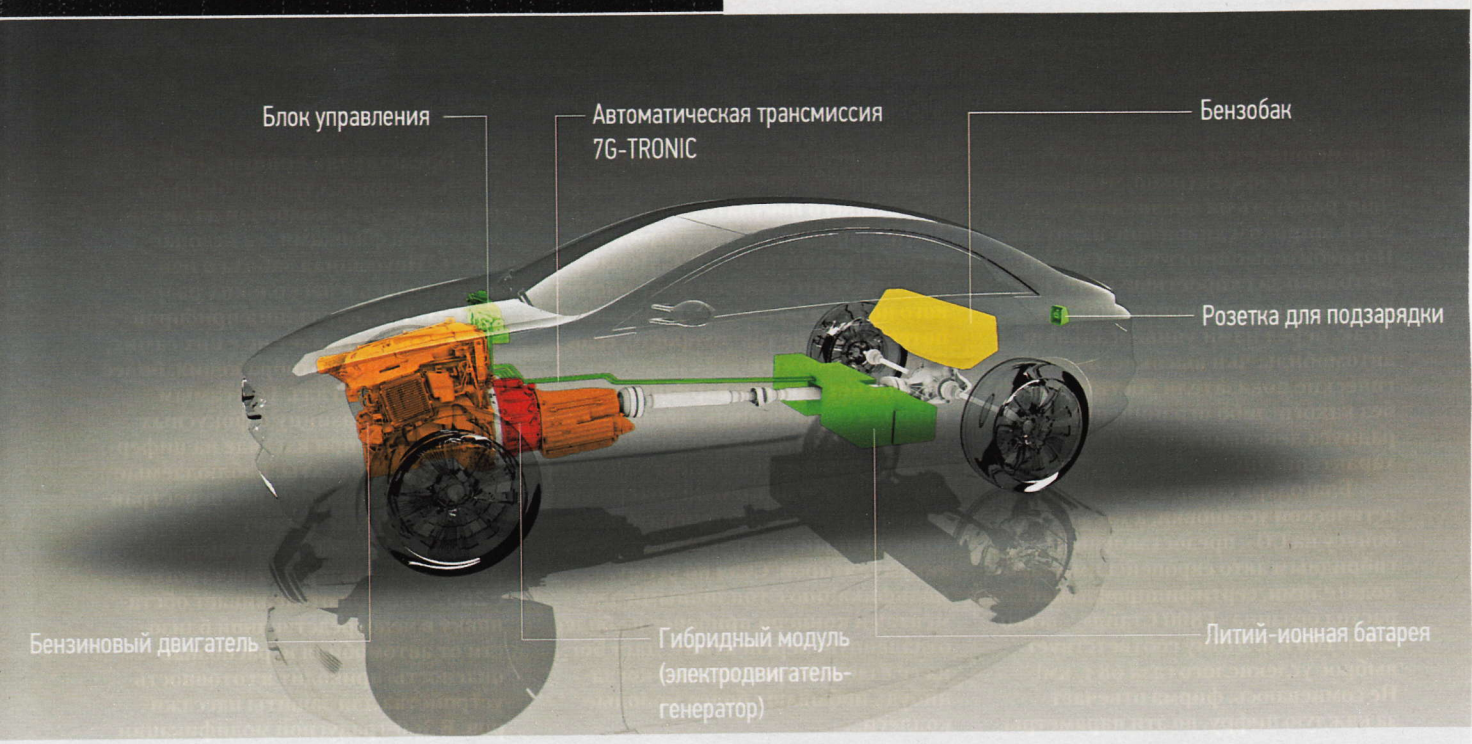


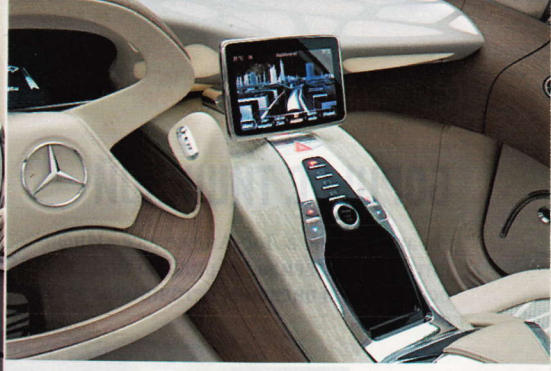
Создавая крупный концепт-кар, трудно устоять перед соблазном сделать двери сдвижными. Увы, на серийных моделях конструкции, лишенные опоры на кузов, обычно не приживаются.

Схема силовой установки. Ее вариант S500 Plug-in Hybrid станет серийным для S-класса следующего поколения.

контролю подвергается и задняя часть машины на удалении до 60 метров: теперь, «почуяв» опасность, PRE SAFE включит тормоза за 0,6 секунды до неизбежного столкновения. Тем самым удастся по крайней мере предотвратить наезд на пешехода или машину, спровоцированный ударом сзади.

Улеглись впечатления – зародились сомнения. Ведь по соседству с концептом утюжил асфальт гибрид в кузове серийного S-класса, у которого ДВС не бензиновый, а дизельный. Еще один седан S-класса плелся за машиной-лидером, то и дело тормозя по команде «ассистента по пробкам» – такого же, как в концепте. Значит, эти новинки, что называется,





HMI (Human-Machine Interface, интерфейс «человек-машина») – это сенсорный экран на консоли (touchpad), видеокамера и дисплей на панели приборов. Инфракрасная камера транслирует на дисплей «прозрачное» изображение (контур) ладони водителя над символом той или иной функции – нужная активируется прикосновением к экрану. Устройство облегчает поиск в меню, поскольку все символы остаются видимыми, и позволяет сосредоточиться на дорожной обстановке.

на подходе. В чем тогда гран-идея шоу-кара? Дизайнеры, конечно, постарались... Но приглядитесь к новому купе CLS: да это же оно, только с более мощными, резкими акцентами! Не исключено, что вся смелость творцов сфокусируется на этом, как ни крути, второстепенном направлении. А большие седаны (и, главное, их хозяева) обычно чуждаются революционных преобразований. Прав я или заблуждаюсь, скоро увидим! ЗР

Интерьер удивительно светлый, воздушный, даже какой-то неавтомобильный. Отделанные деревом плетеные кресла со спинками у́же плеч седока создают дачное настроение. Достигнуто оно дорогой ценой: ковши сидений – из магниевого сплава, спинки – из углеволокна. Форма руля, мягко говоря, необычна. Одно слово, концепт!

Кажется, кого удивишь нынче светодиодными огнями! Но на F800 они выглядят необыкновенно эффектно.

На правах рекламы

МОТОРНЫЕ МАСЛА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Blended Japanese traditional craft & high-technology.
TAKUMI

- Всегда легкий запуск холодного двигателя
- Высокие моющие свойства
- Превосходные противоизносные свойства
- Увеличение ресурса двигателя - низкая угарность
- Большой интервал замены масла без потери им качественных характеристик
- Низкий расход топлива

HIGH QUALITY

MOTOR OIL
MADE IN JAPAN

Используется командой TOMEI SPORTS [PORSCHE] в классе GT300 в рамках всеяпонского чемпионата Super GT

Контактная информация: ООО «Кокоро Корпорэйшн» тел: +7-4232-410-515
ООО «Шесть Банок» тел: +7-495-913-48-36 www.6banok.ru

БОРЦЫ С ТИШИНОЙ

На автосалоне в Лос-Анджелесе «Инфинити» представила гибридную модель M35h, оснащенную внешним источником звука

Водитель может отключить «свисток», но тогда в комбинации приборов загорится предупреждающий сигнал.

для предупреждения зазевавшихся пешеходов. Ведь гибрид в режиме полностью электрической тяги порой движется совершенно бесшумно!

Система VSP (Vehicle Sound for Pedestrians) состоит из бортового синтезатора и расположенного за передним бампером динамика. Интересно, что VSP отключается, как только скорость превысит 35 км/ч, и включается снова, когда спидометр показывает менее 25 км/ч. Такое решение продиктовано тем, что при увеличении скорости проявляются собственные шумы автомобиля, например шуршание шин.

Довольно много времени заняли поиски наиболее приемлемого звучания системы VSP, которое легко улавливалось бы пешеходами, но не раздражало окружающих. В итоге остановились на синусоидальном тоне с частотой между 600 и 2500 Гц. Изменение высоты звука привязано к ускорению или замедлению авто. Наибольшая громкость выбрана для троганья с места.

Новая опция войдет в серийный пакет безопасности уже весной 2011 года.

КУЗОВ-БАТАРЕЙКА

Компания «Вольво», раздумывая над электромобилями, намерена отказаться от традиционного блока аккумуляторов. Лондонский Имперский колледж вместе с шведской фирмой и еще восемью участниками разработал совершенно оригинальный проект: стальные наружные панели кузова заменяются аналогами из многослойного наноматериала, способного накапливать и хранить электричество.

Если посмотреть на схему, становится понятно, что речь идет скорее не об аккумуляторе, а о конденсаторе большой емкости, обкладки которого выполнены из наночастиц углеволокна, а изолятор – из фибергласа (стекловолокно).

«Энергетический» кузов обещают представить через три года. Но вначале будет проведен эксперимент меньшего масштаба – в накопитель электричества превратится кожух ниши запасного колеса. Его емкости должно хватить для многочисленных пусков обычного двигателя в режиме старт-стоп. А уж когда из нового материала сделают крышу, капот и двери, то запасенная энергия обеспечит пробег электромобиля до 130 км.

И никаких аккумуляторов под капотом!

СТЕРЕОСОН

Устройства под общим названием «Антисон» работают по-разному, но цель у них одна: поймать момент засыпания водителя и разбудить его громким сигналом или вибрацией. В системе Eye Tracker, представленной Фраунгоферовским институтом цифровых технологий на выставке Vision 2010 в Штутгарте, использован принцип стереоскопического наблюдения за глазами водителя. Как только объективы видеокамеры распознают замедление движения век, 3D-«Антисон» активируется и включает сирену и вибратор в руле.

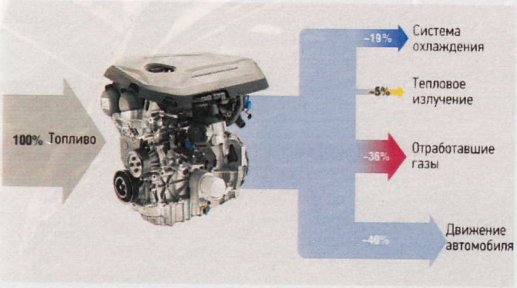
Преимущество этого устройства заключается именно в стереоэффекте – он позволяет не настраивать предварительно систему под ваше расположение глаз. Eye Tracker сам найдет зрачки и будет обновлять картинку в своей памяти 200 раз в секунду.

Пока прототип Eye Tracker еще громоздок, но авторы убеждены: сделать его компактным удастся в течение года.

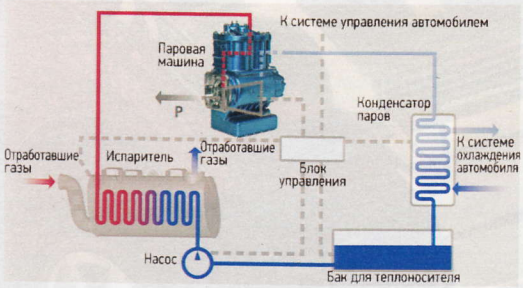
И ПАРОВОЗ ВПЕРЕД ЛЕТИТ

Компания «Фойт» (Voith) решила заняться энергией, заключенной в выхлопных газах. Ее там немало: до 36% всей энергии, высвобождающейся при сгорании топлива! Система SteamTrac теоретически выглядит как классическая паровая установка: внутри глушителя находится змеевик теплообменника с жидкостью, получающийся пар направляют в поршневую паровую машину, затем он охлаждается и конденсируется.

Реальное представление, о каких величинах идет речь, дают параметры экспериментальной установки: рабочее давление 10–60 бар, температура пара на входе 300–400 °С, мощность 40 кВт при 2700 об/мин.



Так распределяется энергия сгорающего в ДВС топлива.



Принципиальная схема системы SteamTrac.

ШЛАНГОМ ПО НОГАМ

Современные системы защиты пешехода уже научились в случае наезда приподнимать капот автомобиля, создавая спасительный зазор между ним и двигателем. Но датчику наезда мало быть быстродействующим (на все про все у системы не более 15 мс) – чтобы система работала максимально эффективно, он должен распространять свою чувствительность на всю ширину бампера.

Компания «Континенталь» предложила использовать в качестве воспринимающего удар элемента обыкновенный шланг, наполненный воздухом. Его прячут внутри энергопоглощающего блока из пенополиуретана. Концы шланга заглушены стандартными датчиками давления, какие применяют для активации эйрбегов. При наезде шланг сжимается и давление в нем нарастает, что регистрируют сенсоры. Электронный блок вычисляет по характеру сигнала, идет ли речь о пешеходе и надо ли активировать подъем капота. Новая система проста и надежна, что позволяет использовать ее практически для любых автомобилей.

Поперечный разрез через бампер.

Внешний вид одного из концов датчика. Второй – точно такой же.

В ВИРТУАЛЬНОМ КОНТАКТЕ

Поговаривают, что вскоре электромобили станут повседневностью. Так что же, пора ставить на каждом углу столбики с розетками для подзарядки? В компании Delphi, так же как и в WiTricity Corporation, полагают, что энергию можно передавать и бесконтактным способом. Идея не нова, но от этого не менее привлекательна.

Специалистам WiTricity удалось запатентовать систему, объединяющую явления электромагнитной индукции и резонанса. Это сочетание необходимо для эффективной передачи энергии при значительном (в десятки сантиметров) зазоре между передающей и приемной катушками. Как утверждает руководитель проекта Эрик Джилер, уже удается почти без потерь передавать 3300 Вт, а этого вполне достаточно для относительно быстрой зарядки батарей электромобиля.

Сами зарядные устройства компактны и подключаются к обычной для США сети напряжением 120 В. Их можно разместить в полу гаража или в слое асфальта на парковке.

Подобные схемы можно найти даже в очень старых книгах, но реально они пока не работали.

Так, по мысли разработчиков, будут выглядеть общественные парковки (а) и частные гаражи (б).

НАРОДНЫЙ ГАРАЖ

Обычно, когда гарантия заканчивается, владельцы начинают сами обслуживать свои машины, экономя на официальном сервисе. Седану «Фольксваген-Поло» до этого срока еще далеко, но его сильные и слабые стороны уже оценил **Игорь Козлов**. Фото автора.

ПОЛОВИНЧАТЫЕ ЗАТРАТЫ

Подопытный экземпляр собран в Калуге. То есть практически наш, родной. В столь же родном гараже проведем ТО, потратившись только на расходники. Так можно сэкономить ни много ни мало почти вдвое.

С заменой масла в двигателе все просто – если, конечно, в вашем гараже есть смотровая канава. Доступ к сливной пробке самый обычный (со снятием дополнительной защиты, если она есть), а к фильтру – просто отличный, поскольку он стоит на самом видном месте. И уровень масла на матовом стальном щупе виден четко. Масло в МКП залито на весь срок службы. Но поменять его, если понадобится (например, в картер попала вода), несложно: сливная пробка расположена под левым ШРУСом, а заливная, она же контрольная, – позади правого привода (обе под шестигранник «на 17»).

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Volkswagen Polo

ДЕБЮТ: июнь 2010 года, Москва. Модель собирают в Калуге.

КУЗОВ: седан.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л, 105 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: M5 или A6.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trendline, Comfortline, Highline.

ЦЕНА В НОЯБРЕ 2010 ГОДА: 399 900–578 700 руб.

С автоматом сложнее – у него нет отдельной контрольной пробки. Вместо нее за сливным отверстием установлена так называемая переливная трубка. По сути, это футорка, не трогая которую удаляем излишки масла, а вывернув – сливаем отработку. Порядок проверки уровня следующий: при прогретом до 30 °С агрегате пускаем двигатель и, оставив селектор в положении *P*, вывертываем пробку. За то время, пока с ней провозитесь, масло прогреется до 35–45 °С – это и есть рекомендованная температурная норма для проверки уровня. Дилеры измеряют ее фирменным сканестером. После того как отвернули пробку, масло из трубки сначала должно потечь (она заполняется при неработающем двигателе, когда уровень масла повышается), а потом закапать – теперь уровень в норме. Если потекло, но не капает, значит, надо долить. Дилеры для этого используют переходник. И пусть он нехитрый, легко обойтись и без него. Берем длинный шланг подходящего диаметра (чтобы плотно вошел в отверстие в трубке), выводим под капот, подняв повыше, и уже по месту определяем, как лить масло – через воронку или прямо из канистры. Главное условие – доливаем при работающем двигателе. Если после добавления, как мы уже говорили, масло потечет, а потом закапает, то норма достигнута. Нет – дольем еще немного и еще раз проверим.

При плановой замене масла (через 60 тыс. км) вывертываем не только пробку, но и трубку – длинным шестигранником «на 5», причем при неработающем двигателе. Затем вворачиваем трубку на место, заливаем свежее масло в объеме чуть больше слитого (примерно 3,5 л) и закручиваем пробку. Далее по накатанной: пускаем двигатель и сливаем излишки. В довершение ставим под пробку новое уплотнительное колечко и затягиваем ее моментом 27 Н·м.

Для антифриза сливных пробок не предусмотрено. Это не слишком удачная экономия, поскольку, сняв нижний патрубок радиатора, приходится ловить широкий поток горячей жидкости. Если же сливать из остывшего мотора, немалая часть антифриза останется в ловушке – за закрытым клапаном термостата.

ПРОСТЫЕ ПРИЕМЫ

При замене поликлинового ремня надо зафиксировать натяжитель. По рекомендованной заводом технологии это делают 5-миллиметровым штифтом, но российский гвоздь ничуть не хуже. Его вставляем в отверстия на секторах, которые совместятся после того, как повернем натяжитель за болт ролика.

Меняя свечи, следует вынуть индивидуальные катушки. Дилеры пользуются фирменным приспособлением, но можно изготовить аналог из двузубой вилки для барбекю, загнув ее кончики в тисках. Теперь, имея оправку, отсоединяем разъемы, нажав усик на колодке, и выдергиваем катушки (они сидят просто внатяг). Свечи выкручиваем, используя ключ «на 16».

Устанавливая новый воздушный фильтр, важно правильно сориентировать его крышку, чтобы не прикусить резиновый буртик фильтроэлемента. Для этого смажем резинку мыльным раствором и после того, как поставим крышку, затянем сначала средний саморез.

Топливный фильтр расположен около заднего правого колеса, снизу. Порой штуцеры прикипают к наконечникам трубок – чтобы их не сломать, сначала расшевелим соединение. Когда появится люфт, надвигаем наконечник на штуцер и, сжав клипсы, разъединяем. Но только осторожно, чтобы не облиться топливом (емкость для слива и ветошь готовим заранее)!

Передние тормозные колодки разные: внутренняя, обращенная к поршню, помечена надписью *Pistonside* и имеет более крупную трехпалую пластину. Направляющие пальцы (под шестигранник «на 7») перед установкой смазываем высокотемпературной пастой и не забываем установить грязезащитные заглушки. Момент затяжки пальцев – 30 Н·м.

Если пора менять тормозные диски, ключом «Торкс-30» вывертываем винт крепления диска к ступице. Скобы в привычном понимании здесь нет. Роль опоры выполняют два прилива на поворотном кулаке. С одной стороны, это хорошо, однако, когда приливы износятся, придется менять поворотный кулак в сборе. Момент затяжки колесных болтов – 120 Н·м.

ТЕМНОЕ ПРОШЛОЕ

Доступ к лампам в фарах хороший, а с правой стороны и вовсе отличный. Тем не менее зеркальце и фонарик не помешают: с их помощью будет намного проще зафиксировать лампу Н4 пружинной защелкой. Фонари же – на современный манер – надо снимать. Но это не самое трудное: прежде надо снять разъем, вынув из него красную чеку. Не удастся подцепить ее ногтем – воспользуйтесь короткой тонкой отверткой.

В третьем стоп-сигнале применены светодиоды. Если они перегорят, поменять фонарь несложно: со стороны багажника вывертываем пару саморезов под «Торкс-25» и отсоединяем разъем проводки.

Для замены ламп подсветки номера нужна тонкая «минусовая» отвертка – чтобы надавить на фиксирующий усик, введя жало между корпусом фонаря и окном в крышке багажника. При этом легко поцарапать краску, поэтому будьте аккуратны.

Окончив работы, погасим сервисный индикатор на щитке приборов: при выключенном зажигании нажимаем правую кнопку на щитке и, удерживая ее, включаем зажигание. Отпустив ее, не позднее чем через 20 секунд кратковременно нажимаем левую. Слегка подумав, дисплей вернется в штатный режим.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15
Топливный фильтр	30
Фильтр салона	15
Свечи зажигания	–*
Поликлиновой ремень	–*
Масло в МКП/АКП	–**/60
Антифриз в системе охлаждения	–* (5)
Жидкость в приводе тормозов	–* (2)

*Проверка при каждом ТО, замена по состоянию.
**На весь срок службы.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

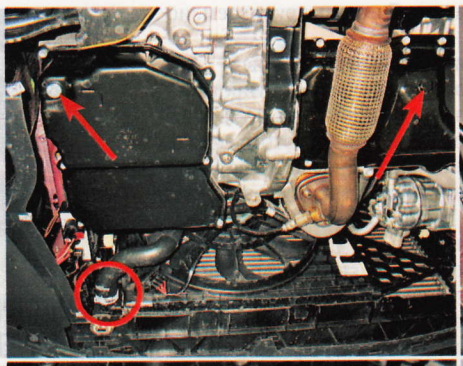
Компьютерная диагностика двигателя	750
Диагностика ходовой части и тормозов	750
Замена масла и фильтра двигателя (масло Castrol SLX Long Life III 5W30*)	750
Замена фильтра воздушного/салонного/топливного	150/150/300
Замена поликлинового ремня	600
Замена охлаждающей жидкости (G12 Plus Plus*)	1050
Замена масла АКП (ATF G055025A2*) или МКП (G052512A2*)	750
Замена тормозных колодок передних/задних	750/1350
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	1050
Нормочас	1500

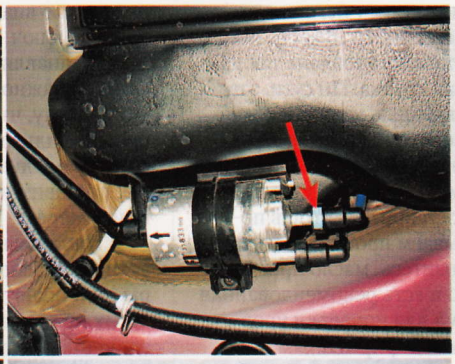
*Рекомендовано производителем.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей	1430
Масло в двигатель (порция на одну заправку)	1620
Ремень поликлиновой	2090
Автомат натяжителя поликлинового ремня (вместе с роликом)	2680
Масло в МКП/АКП (порция на одну заправку)	1020/3740
Тормозные колодки передние/задние	4550/5440
Тормозные диски передние	5980
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салонный	570/380/1520/940
Свечи зажигания (комплект)	1600

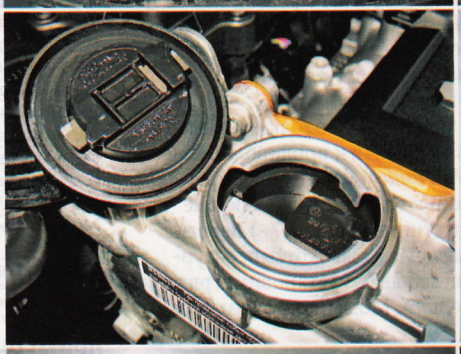
Моторный отсек снизу: сливные пробки двигателя и АКП показаны стрелками. Для слива охлаждающей жидкости снимаем нижний патрубок радиатора, ослабив хомут (отмечен кружочком). Осторожно, горячо!





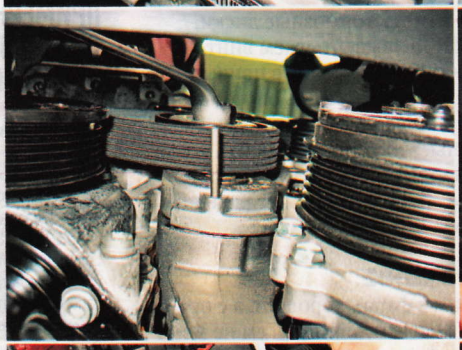
Очистив грязь, отсоединяем наконечники топливного фильтра: надвигая их на штуцер, давим на фиксатор (один из них отмечен стрелкой). Выступ фильтра должен совпасть с выемкой кронштейна.

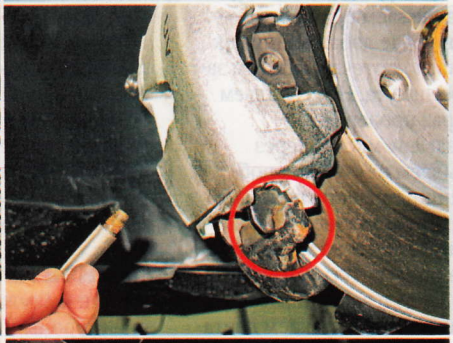
Заливная горловина мотора кажется широкой, но, сняв крышку, обнаруживаем, что это совсем не так. Постарайтесь не облить поликлиновой ремень, расположенный ниже.



На переднем плане – внутренняя колодка. Ее отличает надпись *Pistonside* (сторона поршня) и более крупная трехпалая пластина. Этими пластинами ставим внутреннюю колодку в поршень, а наружную – в суппорт.

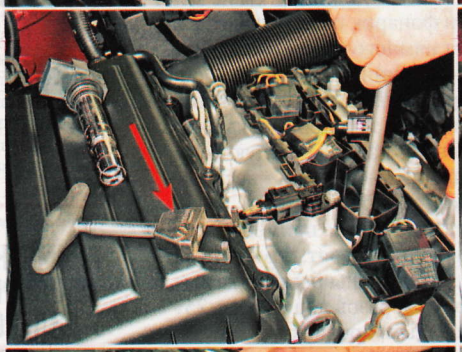
Меняем поликлиновой ремень: ключом «на 16» поворачиваем натяжитель за болт ролика против часовой стрелки и, вставив 5-миллиметровый штифт (гвоздь) в отверстия секторов, фиксируем натяжитель.

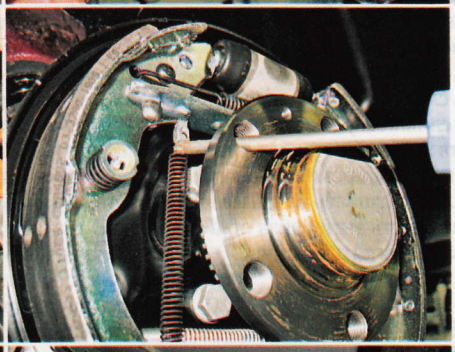




Тормозной скобы в привычном понимании здесь нет. Вместо нее два отростка, отлитых заодно с кулаком. Прилив на суппорте должен охватить нижний отросток с внутренней стороны, а ушки колодок – с наружной.

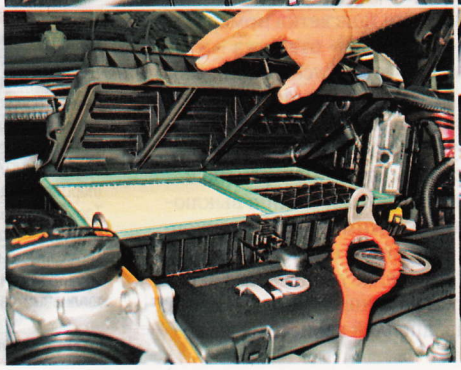
Для снятия катушек дилеры используют такое приспособление (стрелка). Не пытайтесь поддеть катушку отверткой – вы расколете либо ее, либо пластиковую постель проводки! В крайнем случае подцепите веревкой.





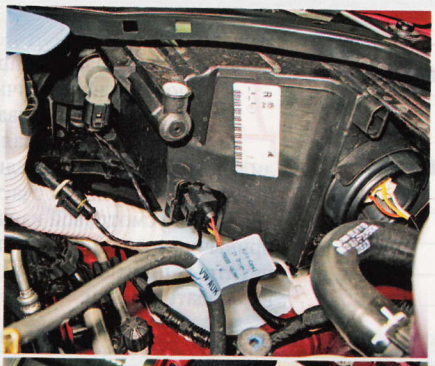
Задний тормоз: перед снятием барабана приподнимите сухарик механизма автоматического выбора зазоров колодок. При этом колодки сойдутся, позволяя обойти буртик на барабане (здесь он для наглядности снят).

При установке крышки корпуса воздушного фильтра убедитесь, что обрезиненная окантовка сменного элемента легла в ложемент, а приливы четко вошли в ответные отверстия на корпусе. Первым затягиваем средний саморез.

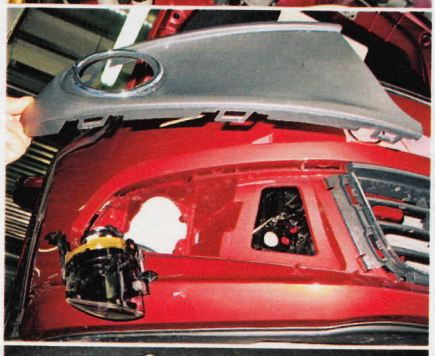


Чтобы компенсировать удлинение тросов ручника, снимаем задний подстаканник, вывернув саморез под «Торкс-25», и ключом «на 10» крутим эту гайку (показана стрелкой). Нормальный ход рычага – пять-шесть щелчков.

На современной машине редко увидишь столь хороший доступ к лампам в фарах (на фото – правая). Тут лишь одно неудобство: туговата посадка лампы габаритных огней; усилия пальцев едва хватает.

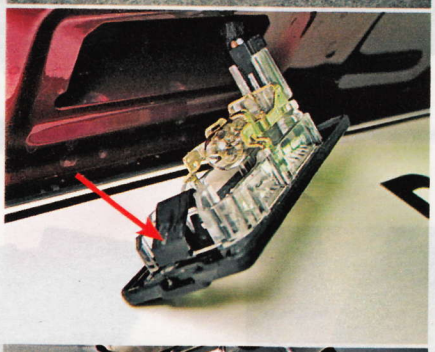


Снимая накладку в бампере для доступа к противотуманке, старайтесь не обломить защелки. Фара крепится тремя саморезами под «Торкс-27». При установке фары проследите, чтобы ушки на ней вошли в пазы на бампере.

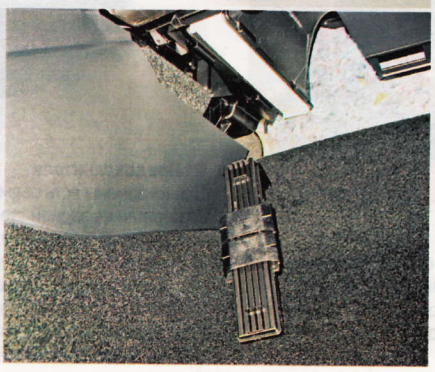


Фонарь для замены ламп надо снимать. Отгибаем клапан обшивки багажника и, вынув чеку, отсоединяем разъем. Затем выкручиваем пластиковый болт, снимаем фонарь и, отжав защелки, отделяем плату с лампами.

Чтобы вынуть плафон подсветки номера, надавите на защелку (показана стрелкой), заведя тонкую отвертку между корпусом плафона и окном в крышке багажника. Лампочка здесь бесцокольная.



Для доступа к салонному фильтру снимаем лючок в отопителе, сдвинув к его центру два полоза. На фильтроэлементе не указано, как его правильно ориентировать. Надо так, чтобы срезы крайних гофров были справа!



ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Замена масла в двигателе ●●●●

- + Отличный доступ к фильтру, удобный щуп
- – Узкая заливная горловина

Замена воздушного фильтра ●●●◐

- + Асимметричный фильтроэлемент
- – Туговат крепеж

Замена свечей зажигания ●●●◐

- + Хороший доступ
- – Нужно приспособление для извлечения катушек

Замена поликлинового ремня ●●●●◐

- + Есть автоматический натяжитель
- – Существенных затруднений нет

Замена ОЖ двигателя ●●●

- + Большой срок службы антифриза
- – В системе нет сливных краников

Замена масла в МКП ●●●●●

- + Масло рассчитано на весь срок службы
- – Нет

Замена тормозных колодок ●●●◐

- + Вполне привычная конструкция
- – Можно перепутать местами передние колодки

Замена салонного фильтра ●●●●◐

- + Отличный доступ
- – На фильтроэлементе не помечено, как его правильно ориентировать

Замена ламп в головных фарах ●●●●◐

- + Хороший доступ
- – Тугой патрон правой габаритки

Замена ламп противотуманок ●●●●

- + Приемлемый доступ
- – Фары надо снимать

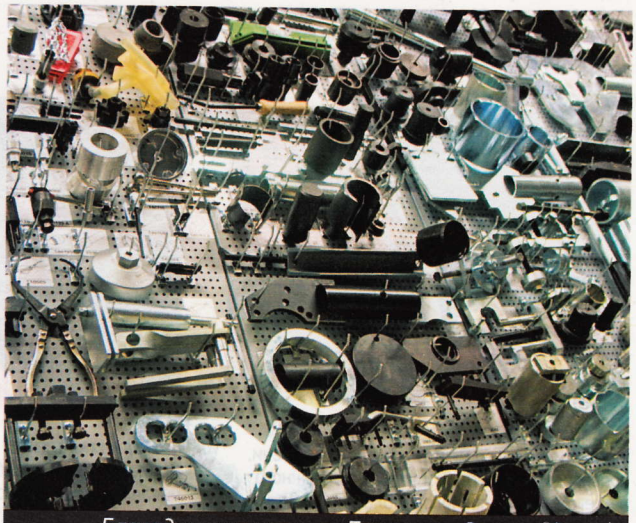
Замена ламп в фонарях ●●●●

- + Особых достоинств нет
- – Фонари надо снимать

ИТОГО: Если бы не трудности с фонарями, машина вполне могла бы стать лидером по простоте обслуживания

*Авто с мотором CFNA (1,6 л) в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

При более серьезном ремонте без подобных приспособлений порой не обойтись.

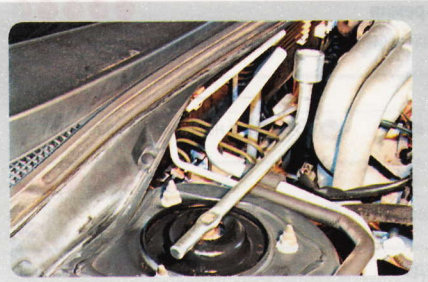


Благодарим компанию «Германика-Север» (Химки) за содействие в подготовке материала.

ЛАНСЕР-КЛАСС

Несколькими простыми приемами самостоятельного обслуживания «Лансера» девятого поколения делится **Владимир Арбузов**.

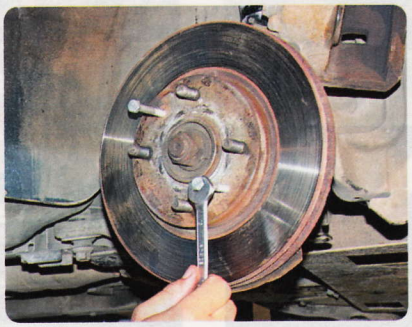
Девятый «Лансер» прочно обосновался на вторичном рынке, а значит, обслуживание многих машин перекочевало из дорогих дилерских сервисов в умелые руки экономных владельцев. К счастью, для этого достаточно смотровой канавы, набора привычных слесарных инструментов, нехитрых приспособлений и собственной наблюдательности.



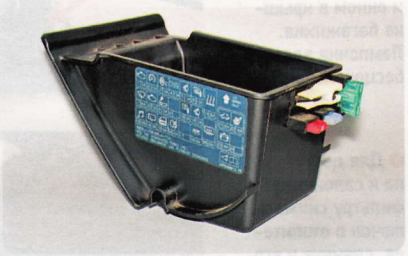
Баллонный ключ
Это ключ тройного назначения: им можно и колеса снимать, и вращать привод домкрата, и удерживать шток стойки, когда нужно отвернуть его гайку. Две последние операции проделывают, используя продолговатое отверстие в ручке ключа. В него-то и вставляем привод домкрата или конец штока стойки с лысками.

Масло в двигателе и коробке передач
Уплотнительное колечко сливной пробки поддона разовое, сминаемое. Вместо него лучше поставить медное, внутренним диаметром 14 мм, – оно прослужит долго. Съемник фильтра заменит «приспособление для отвинчивания винтовых крышек стеклянных банок» – так оно называется на рынке. Залить масло в коробку передач можно из пластиковой бутылки: наденем на горлышко резиновый напальчник из автоаптечки с проделанным в нем отверстием. Трубка из бумаги, вставленная внутрь резинки, поддержит ее форму.

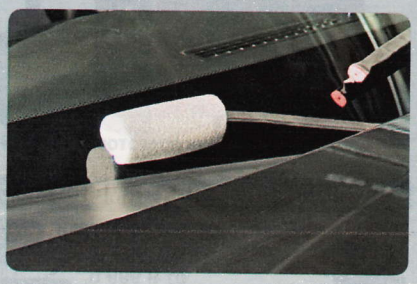
Свечи
Корректируя зазор между электродами свечи, проверяем его круглым щупом. Если нужного нет, его заменит проволока толщиной 1,2 мм. У нас из такой сделано кольцо – и надето на брелок для ключей. Удобно: всегда под рукой и не потеряется!



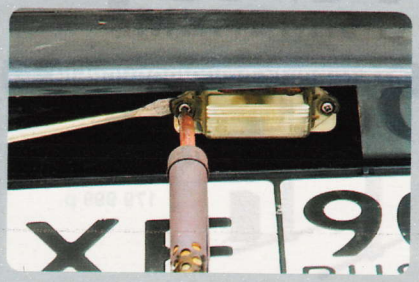
Тормозной диск
Обильно смазав резьбу в отверстиях, завинчиваем в них винты-съемники М8 длиной 60 мм. Они отжимают диск. Если понадобится снять задний тормозной диск, с ним поступим так же.



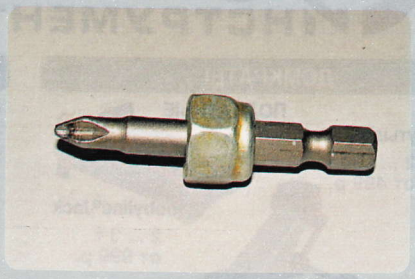
Предохранители
Для их замены есть съемник-аппликатор. Он спрятан на задней стенке выдвижного бардачка-контейнера. Рядом запасные предохранители. А за контейнером, в глубине, находятся предохранители салона. Чтобы достать аппликатор, повернем контейнер на себя. Если же нужно добраться до предохранителей салона, выдвинем контейнер полностью.



Щетки стеклоочистителей
Сняв щетки, ни в коем случае не оставляйте поводки поднятыми! Сила пружины достаточна, чтобы поводок, хлестнув по стеклу, его разбил. Наденьте на кончики поводков отрезки резинового шланга или любую другую мягкую защиту – и аккуратно опустите на стекло. А при замене щетки будьте особенно внимательны!



Фонари освещения заднего номера
Вывинтить прикипевшие винты иногда трудно. Даже WD-40 поможет не всегда. Тогда на их шляпки и концы с внутренней стороны наносим смазку «Литол-24» и основательно нагреваем жалом паяльника. Эффект двойной: в прогревшемся соединении уменьшается натяг закисших деталей, а горячая смазка лучше проникает в резьбу. Теперь отвинчивайте.

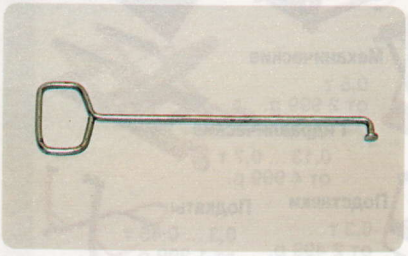


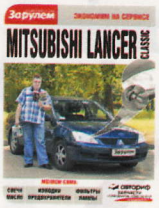
Противотуманный фонарь
Даже самой короткой отверткой открутить винты противотуманного фонаря непросто – мешает бампер! Здесь удобнее бита отвертки с приваренной к ней гайкой и ключ. Устанавливая фонарь на место, закрепим его саморезами с шляпками под ключ – впредь проблем не будет. Доработанную биту сохраним – она пригодится в других неудобных местах.

Колодки ручника
Чтобы снять колодку, нужно освободить пружину устройства, которое через палец («солдатик») прижимает колодку к тормозному щиту. Для этого поворачиваем фасонную шайбу на 90 градусов. А чтобы при этом не проворачивался палец, придерживаем его с внутренней стороны через щели проволочным крючком. Им же удобно снимать и пружины, стягивающие колодки.

Повторитель указателя поворота
Снять повторитель мешает подкрылок, закрывающий доступ к защелкам на внутренней стороне крыла. Вставим под задний край повторителя прочную пластиковую карточку, нажмем ею на язычок крепления и затем потянем фонарик на себя. Он выскочит, как черт из табакерки!

Стояночный тормоз
Если нужно снять тормозной диск-барабан (это единая деталь), сначала надо свести колодки ручника. Снимаем резиновую заглушку на барабане и поворачиваем его открывшимся отверстием вниз. Сквозь него отверткой передвигаем выступы храповика кверху, пока не ощутим упор. Колодки сведены!





Издательство «За рулем» представляет книгу **«MITSUBISHI LANCER CLASSIC. Серия книг «Экономим на сервисе».** Подробности на **shop.zr.ru**

ГВОЗДЬ ПРОГРАММЫ

Умение починить проколотое колесо часто выручит быстрей, чем вызов спасателей, считает **Геннадий Емелькин**.

Прокол бескамерной шины иногда не сразу найдешь, разве выдаст торчащая шляпка гвоздя или самореза. Но не спешите его вытаскивать: пока гвоздь на месте, бескамерная шина, в отличие от камерной, теряет воздух очень медленно. Если ее периодически подкачивать, можно ездить месяцами. Только вот это инородное тело при качении колеса трет проволочки корда. А их роль та же, что у спиц в велосипеде: если лопаются, колесо идет винтом. Губит проволочки и коррозия, поэтому затягивать с ремонтом нельзя. При первой же возможности гвоздь следует выдернуть, а прокол – надежно запечатать. Вот о современных способах экспресс-ремонта шин и поговорим.

Бывает, быстро найти прокол не удается. Нужно смочить шину водой – дырку укажут пузыри. В дороге, если воды нет, выручит незамерзайка для стекол. Одно из достоинств бескамерного колеса как раз в том, что прокол можно закупорить уплотняющим жгутом, ничего не разбирая. Мало того, переднее колесо даже не обязательно снимать – достаточно вывернуть руль в сторону и поддомкратить машину. А ремонтных жгутов в продаже немало. Остается только выбрать.

Рассмотрим варианты. Самый распространенный – кордовый жгут. В его составе нейлоновое волокно, пропитанное бутилкаучуком, на ощупь липким. Для установки жгута нужны два шила – спиральное и установочное (вводное). Первым проходим прокол насквозь и, вращая по часовой стрелке, очищаем его от грязи. Ввинчиваясь, шило расширяет канал и раздвигает проволочки металлокорда, не повреждая их. В отверстие установочного шила продеваем жгут, «вывинчиваем» из прокола спиральное и проталкиваем на 3–4 см шило со жгутом. Выдергиваем шило, жгут остается на месте. Излишки отрезаем, оставив над протектором 2–3 мм. Накачиваем колесо, ставим на место – можно ехать.

Достоинства этого способа – простота и дешевизна. Ремонтная аптечка, в которую входят несколько жгутов и два шила, стоит 150–200 руб. Если покупать отдельно, то полсотни жгутов обойдутся в 280–300 руб., а два шила с удобными Т-образными рукоятками – по 150 руб. за каждое.

Главный минус – недолговечность. Месяцев через пять жгут, подсохнув, бывает, начинает помалу травить воздух – с потерей до 0,2 бар в неделю.

Более надежен резиновый жгут с адгезионной оболочкой. Технология схожа с предыдущей, но есть и особенности. Пользоваться шилом в виде рашпиля не рекомендую: при обработке отверстия оно не протискивается между нитями металлокорда, обрывает их, а жгут при установке режется об острые концы. Вместо прямого вводного шила в данном случае удобнее приспособление с боковым выходом. Перед установкой жгут намазываем клеем, который вступит в реакцию с адгезионным слоем. Клей берем рекомендованный производителем жгута. Главное достоинство резины – герметичное уплотнение. Недостаток – общий для всех жгутов: каркас шины

поврежден, а заплатой изнутри не усилен.

Ошибки при использовании нежных резиновых жгутов (в частности, повреждение при установке) стимулировали разработку усиленных жгутов. В их основе нейлоновый корд, снаружи – адгезионный слой. Рекомендации по установке те же, что для обычных резиновых. Клей – согласно инструкции! Усиленные жгуты несколько дороже резиновых, зато надежней. Но и они не дают вечной гарантии.

Наиболее качественный «безразборный» ремонт проколотого колеса обеспечивает вставка, показанная на нижнем фото. Иногда ее называют «якорем», поскольку боковыми кромками изнутри она усиливает беговую дорожку протектора. Материал – пористая резина, покрытая адгезионным слоем. Для подготовки отверстия нужна особая фреза диаметром 6 мм, не повреждающая корд, а для установки – шило с боковым выходом. Фреза продается отдельно от ремкомплекта. При точном соблюдении технологии фирма гарантирует надежность соединения на весь срок службы шины.

Заметим, что жгуты и вставки не предназначены для заделки боковин шины. Если у вас именно этот случай и прокол, на первый взгляд, устранен успешно, при первой же возможности отремонтируйте шину на сервисе или самостоятельно полноценной заплаткой или грибком. ЗР

Кордовый жгут легко отличить от остальных по липкой бутилкаучуковой пропитке.

Пользоваться этим «рашпилем» не стоит – он повреждает корд.

Усиленный жгут покрыт адгезионной оболочкой и упакован в защитную пленку.

Боковое установочное шило – штука удобная.

Резиновый жгут покрыт адгезионной оболочкой.

Отверстие обработаем спиральным шилом, жгут введем установочным.

Ремкомплект REMA TIP TOP (аналогов на рынке мы не встречали) – вставки, клей, нож, мелок, установочное шило.

Благодарим учебный центр «Тритон-Мастер» за помощь в подготовке материала.

В ПОЛЕ ВЕТЕР...

За прекрасный ответ на задачу № 34 «Динамика полета» (ЗР, 2010, № 10) **Виктор Кириллов** из Тольятти получает приз – комплект препаратов для обработки двигателя и трансмиссии от НПТК «Супротек».

В основе задачи № 34 – реальный случай. Владелец «девятки» считал, что встречный поток воздуха прижимает похожий на зубило передок машины (включая капот) к дороге, как некое антикрыло. Когда замок капота сломался, еще несколько дней ездил, но однажды на высокой скорости капот взметнулся вверх и ударил по ветровому стеклу... Куда же делась прижимная сила?

Когда автомобиль исследуют в аэродинамической трубе, потоки воздуха проявляют, подмешивая к ним струйки дыма. Перед машиной в невозмущенном потоке они параллельны, потом, встретив препятствие, начинают его обтекать с разных сторон.

Эти струи будто протискиваются между кузовом и отдаленными прямыми (невозмущенными) струями, на которые автомобиль не влияет. С приближением к поверхности кузова струи все тоньше, что хорошо видно по дымовым шлейфам. Но воздушный поток неразрывен, к тому же при обычных автомобильных скоростях его сжимаемость очень мала. Значит, сужаясь у кузова, струйки воздуха вынуждены увеличивать свою скорость – массовый-то расход должен остаться неизменным! Авторы многих писем напоминают нам, что автомобиль в профиль отдаленно напоминает поперечное сечение самолетного крыла – и так же, как крыло, он не прочь взлететь! (Со скоростными машинами это иной раз случается.) В нашем примере места наибольшего сгущения дымовых линий над капотом соответствуют наибольшей скорости над ним.

Авторы ответов высказывают и другие идеи. Например, считают, что воздух, ворвавшийся спереди в моторный отсек, «наддувает высокое давление» – и только в этом причина летучести капота. Кое-кто говорит, что при нормальном расположении капота воздух действительно давит на верхнюю его сторону и прижимает, а в случившейся беде виноват, мол, сломавшийся замок. Это из-за него капот встопорщился, после чего встречный ветер его поднял. Кстати, нас поразило количество писем с реальными примерами «улета» «аллигаторных» капотов. Оказывается, «летчиков», ездящих с неисправными замками, на Руси немало!

Но в большинстве ответов есть верная мысль. Если, мол, автомобиль уподобить части самолетного крыла, то капот – просто один из его элементов. В ускоряющемся над ним потоке воздуха падает статическое давление, а это порождает подъемную силу.

Наш победитель, хорошо знакомый с историей ВАЗа, сообщил: *«На капот автомобилей семейства ВАЗ-2108 в движении действует не прижимная, а подъемная сила, и чем выше скорость автомобиля, тем больше эта сила. Она разгружает переднюю ось, а капот выполняет роль своеобразного крыла, что доказано результатами продувки в аэродинамической трубе».*

А почему, собственно, давление меньше? Этот эффект зависит от скорости движения потока. Согласно закону Бернулли, если к газу в отдельно взятой струйке не подводить энергию (или, наоборот, не отбирать), при увеличении скорости растет динамический напор, а статическое давление падает. Что такое динамический напор, читатель наверняка знает хотя бы из статей, в которых мы не раз говорили о связи между аэродинамическим сопротивлением автомобиля (ограничивает максимальную скорость движения) и необходимой мощностью двигателя. Высуньте на ходу руку в поток воздуха – вы ощутите напор.

С ростом скорости динамический напор увеличивается пропорционально ее квадрату. А статическое давление столь же быстро падает. Что касается капота, установленного под отрицательным углом к дороге, то струи воздуха не бьют в него сверху! Расходясь перед машиной, они здесь сами отклоняются кверху – и в этом косом потоке капот работает именно как крыло: стремится взлететь. Чтобы заставить набегающий поток прижимать капот, последний, как антикрыло на «формулах», пришлось бы сильно выдвинуть вперед. Или поднять выше, в невозмущенный поток.

Ну а что творится под капотом? Реально поток воздуха здесь не особенно силен. Его ограничивают «сито» радиатора, множество деталей двигателя и т. п. К тому же ветер, продувающий машину снизу, способствует отсосу воздуха, так что статическое давление, от которого сломался бы замок, маловероятно. Но если замка уже нет, от скоростных заездов лучше воздержаться.

Многие знакомы с поведением капота вазовской «классики» (кто-то ради эксперимента даже снимал замок). На больших скоростях кромка капота у ветрового стекла несколько приподнимается, но ничего страшного в том нет. А вот при случайном подскоке «аллигаторного» капота к подъемной силе добавляется динамический напор, о котором говорилось выше. От такого порыва ветра спасает только замок! Ведь подъемная сила капота, как показал наш победитель, при большой скорости может достигать 220 Н. **ЗР**

Благодарим всех, кто принял участие в конкурсе. Виктора Кириллова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 37

КАША С МАСЛОМ

Макс купил у знакомого отремонтированную «жигулевскую» коробку передач, готовую к работе, щедро заправленную маслом. Поставили, проверили на ходу – работает отменно. Наутро Макс уехал в деревню, а когда вернулся, удивил странным заявлением: из-под щитка приборов, дескать, капает масло! Загадочную течь Макс обнаружил в дороге и ничего сделать с ней не смог – так и ехал, сокрушаясь об испорченных брюках. Мы отправились к продавцу коробки. Ну и хохотал же он: «Лопухи! Надо было заменить вот эту ...»! Так о чем же речь?

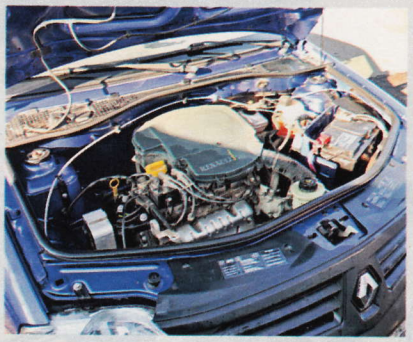
Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 февраля 2011 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Победителя представим в апрельском номере журнала.

За советы по эксплуатации «Рено-Логана» **Фиргат Галеев** из Башкортостана получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку. Москвичу **Валерию Жаринову** за способ ремонта выпускной трубы южно-корейская компания SK Energy дарит канистру масла ZIC по его выбору.

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

Ф. ГАЛЕЕВ

Меняя ремень привода ГРМ на «Рено-Логан», приходится снимать опору, а для этого – вывешивать двигатель. Я делаю так. Снимаю правый боковой брызговик и осторожно доской приподнимаю двигатель. Небольшой кусок другой доски толщиной 25 мм вставляю между подрамником и поддоном. Теперь опору можно снять без опасения, что двигатель повиснет с перекосом.

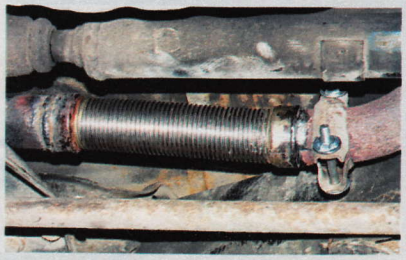


При покупке неоригинального натяжного ролика сначала замерьте расстояние между отверстием под шпильку и кромкой реборды ролика. Оно должно быть не больше 14,5 мм, иначе ролик не сможет натянуть ремень.

Чтобы под капот «Логана» попадало меньше грязи, некоторые в щель под его передней кромкой ставят дверной уплотнитель «десятки». Но грязь может проникать и с боков! Я перекрыл и эти щели. Что получилось, видно на фото. Стык капота и кузова отлично уплотнен, в моторном отсеке чисто. Побочный эффект – перестал стучать замок капота.

В. ЖАРИНОВ

На «Ниссане-Террано» разрушилась выпускная труба. Восстанавливая, я ее заодно усовершенствовал, обеспечив в опасном сечении эластичную связь. Для этого в месте излома удалил часть трубы, к одной стороне приварил сильфон, а к нему – патрубок длиной 70 мм. Он входит в другую часть старой трубы, для этого на ней сделана ножовкой продольная прорезь. Соединение зажал хомутом.



А. БОЛЬШИХ, Москва

В дороге мотор «УАЗа-Патриот» заработал неровно, с пропусками. Проверил высоковольтные провода и наконечники. Сопротивление проводов оказалось в норме: у первого и второго цилиндров – около 1 кОм, а у третьего и четвертого – 0,9 кОм. Сопротивление наконечников не выше 5,6 кОм, за исключением первого цилиндра – тут цепь прервана. Виновником, как часто бывает, оказался сгоревший помехоподавительный резистор (см. фото). Вывернув из наконечника резьбовую втулку, я достал резистор и заменил предохранителем на 8 А. Доехал нормально.

А. МОЖАЙЦЕВ, Москва

Когда головка болта с зализанными гранями не поддается ключу, а отвинтить его пассатижами просто не хватает силы руки, рекомендую следующее. Надежно ухватив головку, стяните ручки пассатижей резиновым или другим упругим шнуром. Последовательно наматывая виток за витком, можно развить очень большое усилие, равное суммарному от каждого витка. Чтобы витков получилось больше, здесь необходим шнур небольшого сечения – например, круглый диаметром 3–4 мм.

От отдела эксплуатации ЗР.
Не перестарайтесь, иначе запросто можно сломать ручки пассатижей!

В. ШВЕЦОВ, РСО-Алания

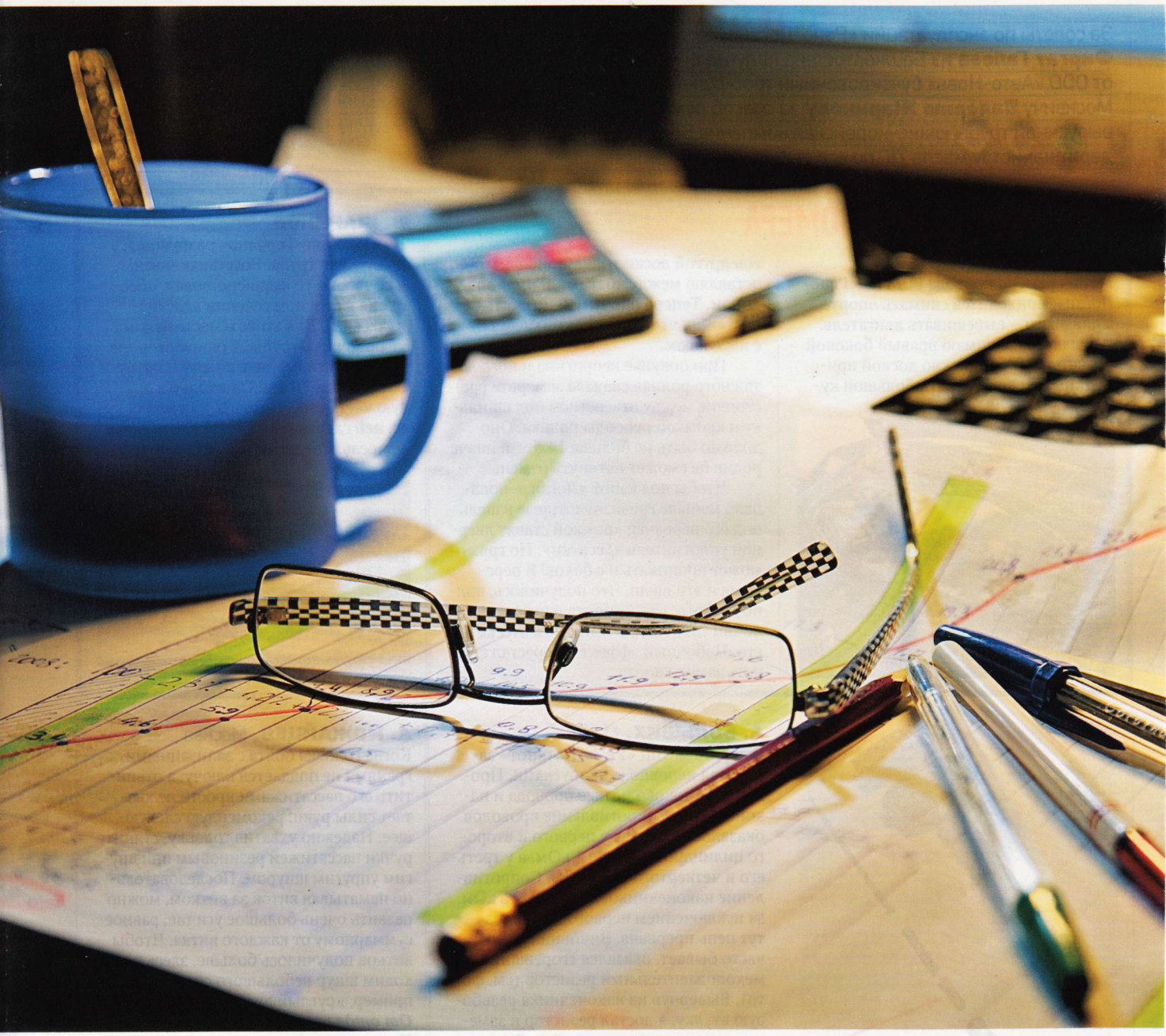
Не секрет, что в «Рено-Логан» завод укладывает запасное колесо в нишу багажника диском вверх, а это нерационально. Я разрезал пластмассовую гайку на две части равной длины, нижнюю перевернул резьбой вверх, вставил внутрь оставшегося маховичка и закрепил в нем «холодной сваркой». Видоизмененная гайка отлично удерживает запаску, перевернутую диском вниз, причем шпильку крепления можно укоротить на 50 мм.

С. ПАНИЩЕВ, Курская область

Однажды, получив большое удовольствие от поездки на «Фокусе» с регулируемым поясничным упором, я решил добавить эту опцию на «Жигулях». Для этого манжету от измерителя артериального давления ее собственной липучкой закрепил между спинкой сиденья и чехлом на уровне поясницы. Штуцер манометра заглушил, а насосгрушу вывел к стойке двери под левую руку. Теперь даже при многочасовых поездках спина не затекает.

А. РОМОДАН, Курганская область

Если при ДТП удар пришелся в силовой агрегат, то даже при отсутствии видимых повреждений не поленитесь на всякий случай протянуть болты крепления маховика. Бывает, затяжка болтов от удара ослабевает – и впоследствии, если маховик треснет и разорвется, хозяин даже не вспомнит первопричину большой беды. Особенно актуально это для автомобилей с автоматической коробкой: у них не редкость тонкие маховики.



НАРАСТАЮЩИМ ИТОГОМ

В этой рубрике мы не только перемываем косточки разным машинам, рассказывая о слабых местах в конструкции, но и оцениваем затраты на их содержание. Итоги по последнему пункту за три года подвел **Игорь Козлов**. Фото **Александра Батыру**.

ПРАВИЛА ИГРЫ

Напомним, что все затраты мы рассчитываем за трехлетний период владения подержанной машиной: виртуально «покупаем» трехлетку с пробегом 75 тыс. км, «проезжаем» еще столько же и «продаем» уже в шестилетнем возрасте. Это зачастую соответствует реальной смене владельцев: первый расстается с авто по причине окончания гарантии, чаще всего трехлетней, а второй – стремясь переложить грядущие затраты на дорогостоящий ремонт подвесок и других агрегатов на следующего владельца.

Среднюю цену трех- и шестилетних экземпляров с близкими пробегами рассчитываем, исходя

СТОИМОСТЬ КИЛОМЕТРА ПРОБЕГА НЕКОТОРЫХ МАШИН ЗА ТРЕХЛЕТНИЙ ПЕРИОД ЭКСПЛУАТАЦИИ

Марка, модель	Тип кузова*	Годы выпуска	Публикация в ЗР	Модификация/наиболее слабые места** (пояснения)	Стоимость 1 км пробега****
«Ауди-А4»		2000–2008	2008, № 7	1,9 л, TDi, МКП/рулевые наконечники, рычаги передней подвески	7,66
				1,8 л, турбо, CVT/+*** система вентиляции картера, турбокомпрессор	9,98
БМВ-Х5		1999–2006	2010, № 4	3,0 л, АКП/рычаги и стойки стабилизатора передней подвески, подшипники ступиц	15,46
«Вольво-S60»		2000–2009	2008, № 2	2,4 л/стойки стабилизатора, рулевые тяги, дроссельный узел	7,94
				2,4 л, турбо/+ быстрая потеря стоимости, дорогие ТО	11,57
«Додж-Караван»		2001–2007	2010, № 1	2,4 л, АКП/втулки и стойки стабилизатора, рулевые тяги, шаровые опоры	8,08
«Дэу-Матиз»		с 1998-го	2008, № 11	0,8 л, МКП/рычаги передней подвески, катушка зажигания, генератор	4,40
				1,0 л, МКП/+ (кроме катушки зажигания)	4,59
«Дэу-Нексия»		с 1995-го	2010, № 10	1,5 л, V8, МКП/проводка, трубки кондиционера, рулевые наконечники	4,83
				1,5 л, V16, МКП/+ подергивания в переходных режимах	4,98
«КИА-Соренто»		2002–2009	2009, № 11	2,5 л, TDi, АКП/турбокомпрессор, раздатка TOD, клапан EGR	7,71
				3,5 л, АКП/раздатка TOD, стойки и втулки стабилизаторов, датчик уровня топлива	9,20
«КИА-Спектра»		2000–2009	2009, № 8	1,6 л, МКП/радиатор охлаждения двигателя, помпа, стойки стабилизатора	4,41
				1,6 л, АКП/+ возможны отказы АКП	5,62
«Лексус-GS»		1997–2005	2008, № 3	3,0 л, АКП/втулки стабилизаторов, рычаги задней подвески	10,47
				4,3 л, АКП/+ больший расход топлива	11,93
«Мазда-3»		2003–2008	2008, № 12	1,6 л, АКП/стойки стабилизатора и короткие рычаги задней подвески	5,42
				2,0 л, МКП/+ более значительная потеря стоимости	6,23
«Мазда-6»		2002–2007	2008, № 8	1,8 л, МКП/подшипники ступиц, натяжитель поликлинового ремня	6,25
				2,0 л, АКП/+ правая опора силового агрегата	7,38
«Ниссан-Алмера»		2000–2006	2008, № 5	1,5 л, МКП/привод ГРМ (удлиняется цепь, уходят фазы)	4,44
				1,8 л, АКП/+ втулки и стойки стабилизатора	6,56
«Ниссан-Примера»		2002–2008	2009, № 5	1,6 л, МКП/рулевой механизм, стойки и втулки стабилизаторов, рычаги передней подвески	8,11
				2,0 л, АКП/+ разрушение нейтрализатора	8,53
«Ниссан Х-Трейл»		2001–2007	2008, № 10	2,0 л, МКП/втулки стабилизаторов, рычаги задней подвески	8,24
				2,5 л, АКП/+	10,22
«Рено-Логан»		с 2004-го	2010, № 5	1,6 л, МКП/сальник КВ, дроссель, рулевые наконечники	5,07
«Рено-Меган»		2002–2008	2009, № 4	1,6 л, МКП/фазорегулятор, рулевые наконечники, диск сцепления	5,16
				1,6 л, АКП/+ капризный автомат DPO	5,78
«Рено-Символ»		2002–2009	2009, № 10	1,4 л, МКП/катушка зажигания, шкив генератора, рулевые тяги	4,79
«Ситроен-С4»		с 2004-го	2010, № 12	1,6 л, МКП/фароомыватель, помпа, кондиционер, стойки стабилизатора	5,68
				1,6 л, АКП/+ АКП (AL4, отказ клапанов гидроблока)	6,53
«Ситроен-С5»		2001–2008	2009, № 9	2,0 л, МКП/стойки стабилизатора, подшипники ступиц и задних рычагов	6,92
				2,0 л, АКП/+ капризный автомат AL4	7,64
«Сузуки-Гранд Витара»		1998–2005	2009, № 2	2,5 л, АКП/трубки ГУРа и кондиционера, клапан подключения переднего моста	7,60
				2,0 л, МКП/+ вероятно, придется менять сцепление	8,22
«Сузуки-Джимни»		с 1998-го	2010, № 7	1,3 л, МКП/подшипники поворотных кулаков, сайлент-блоки передних рычагов	5,78
				1,3 л, АКП/+ (самый дешевый в содержании вседорожник с АКП)	6,04
«Фольксваген-Гольф»		2003–2008	2009, № 1	2,0 л, TDi, МКП/рулевые тяги (самая дешевая в содержании легковушка с дизелем)	5,34
				1,6 л, АКП/рулевые тяги, зашлаковывание бензиновых двигателей	5,82
«Фольксваген-Туарег»		2002–2010	2010, № 11	2,5 л, TDi, АКП/помпа, теплообменник двигателя, моторедуктор раздатки	13,02
				3,2 л, АКП/моторедуктор, раздатки, топливный насос, катушки зажигания	17,27
«Фольксваген-Шаран»		1995–2010	2008, № 1	1,9 л, TDi, МКП/верхние опоры передних стоек, стойки стабилизатора	7,82
				1,8 л, турбо, МКП/+ система вентиляции картера, турбокомпрессор	9,41
«Форд-Фокус»		с 2004-го	2010, № 2	1,6 л, МКП/подшипники ступиц и стоек передней подвески, стойки	5,98
				2,0 л, АКП/+ возможны проблемы с АКП	6,34
«Хёндай-Матрикс»		с 2001-го	2008, № 4	1,6 л, МКП/цепь распредвалов, ремни, задний стеклоочиститель	5,05
				1,8 л, АКП/+ (самый дешевый в содержании вэн с АКП)	6,34
«Хёндай-Соната»		2001-2010	2008, № 9	2,0 л, МКП/сайлент-блоки верхних рычагов и амортизаторы задней подвески	6,17
				2,7 л, АКП/+ (значительно больший расход топлива)	7,62
«Хёндай-Туссан»		2004–2010	2010, № 8	2,0 л, МКП/стойки стабилизаторов, шаровые опоры, рулевые наконечники	8,06
				2,7 л, АКП/+ сайлент-блоки передних рычагов	10,91
«Хёндай-Элантра»		2000–2009	2009, № 6	1,6 л, МКП/цепь распредвалов, радиатор охлаждения двигателя	4,71
				1,6 л, АКП/+ (самая дешевая в содержании машина с АКП)	4,86
«Шевроле-Ланос»		с 1997-го	2010, № 6	1,5 л, МКП/ВВ-провода, радиатор двигателя, рулевые наконечники	5,54
«Шевроле-Лачетти»		с 2003-го	2010, № 9	1,6 л, МКП/подшипник сцепления, стойки стабилизатора, ремни	4,73
				1,6 л, АКП/+ сальники приводных валов	6,09

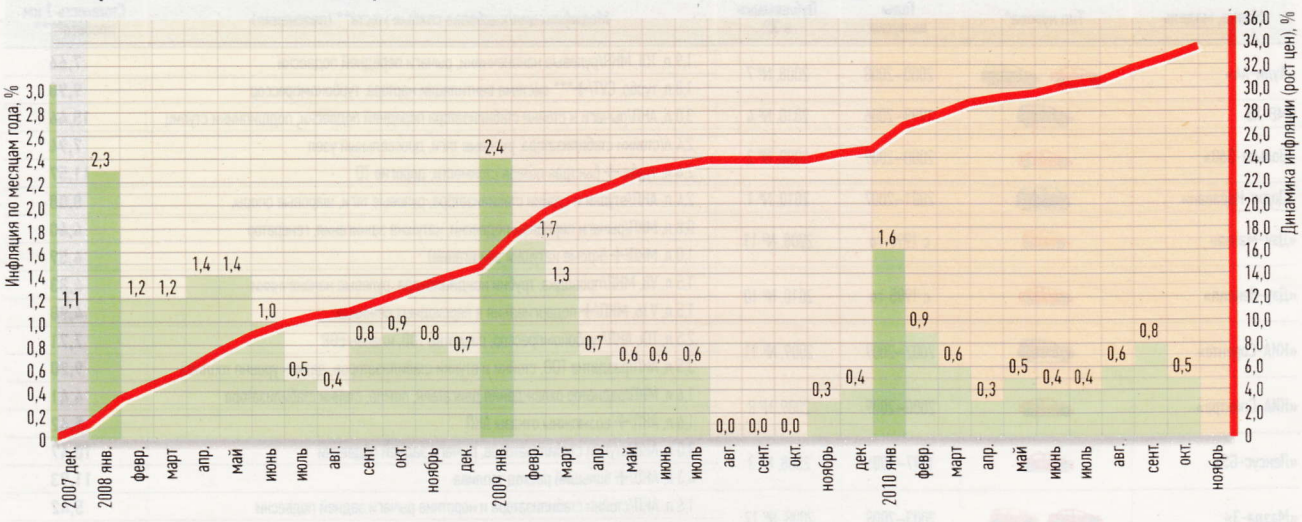
* – седан, – хэтчбек, – универсал, – минивэн, – вседорожник.

**На момент подготовки материалов.

***+ – дополнительно к модификации, указанной выше.

****Пересчитана с учетом инфляции.

ИНФЛЯЦИЯ В РОССИИ ПО МЕСЯЦАМ



из цен на вторичном рынке (за месяц до публикации) – по частным объявлениям, без учета торга. Это позволяет оценить спрос на модель и отсеять такие сторонние факторы, как, например, изменение таможенных пошлин. Так, осенью 2008 года «Мицубиси-Паджеро Спорт» предыдущего поколения (модель K90) автосалоны предлагали за 735 000 рублей, а нынче столько стоят трехлетки, что никоим образом не отражает реальную ликвидность модели. Согласитесь, брать в расчет такие случаи было бы несправедливо.

Информацию о типичных поломках той или иной модели предоставляют дилеры. Правда, официалы порой лукавят: дескать, все прекрасно и ничего в наших машинах не ломается. У независимых СТО, таксопарков, лизинговых и прочих компаний нет резона приукрашивать действительность, зато есть своя статистика поломок. В наш расчет идут только затраты на устранение характерных неисправностей, причем силами официальных дилеров в Москве. Плановые ТО также проводим у столичных официалов. Цены на работы и запчасти – действующие на момент подготовки материала.

Топливо – еще одна статья расходов. Допоборудование, шины, страховки и налоги не учитываем.

ДЕНЬГИ ЛЮБЯТ СЧЕТ

Инфляция – главный враг «долгоиграющих» сравнительных обзоров. Она, по официальным данным Росстата, за последние три года составила более 33%. Выходит, затраты на первенца рубрики «Фольксваген-Шаран» (ЗР, 2008, № 1) выросли на треть, что и учитываем. Аналогично пересчитываем стоимость километра пробега остальных участников. Например, «Дэу-Матиз» (заметим, самый низкозатратный автомобиль), ставший героем рубрики в ЗР, 2008, № 11, показал результат 3,72 руб./км. Материал о нем сдавали в печать в конце сентября, стало быть, надо прибавить к полученному результату 0,9% инфляции в октябре, 0,8% в ноябре, затем 0,7% в декабре и так далее (основание – статистика Росстата). В итоге на ноябрь 2010 года получим 4,40 руб./км.

Если вы не согласны с официальной статистикой и убеждены, что она лукавит, можете воспользоваться персональным инфляционным калькулятором, варианты которого есть в Интернете, и пересчитать по-своему.

ИСКЛЮЧЕНИЯ – ПРИЯТНЫЕ И НЕ ОЧЕНЬ

Самыми дешевыми в эксплуатации оказались, естественно, недорогие машины (см. таблицу). Ничего удивительного: чем проще, тем надежнее. Правда, есть исключения: «КИА-Спектра» с автоматом показала не просто худший, а значительно худший результат по сравнению с вариантом, оснащенным механикой (ЗР, 2009, № 8). Кстати, наш запрос в представительство компании о причинах массовых поломок АКП остался без ответа...

Самой выгодной машиной с автоматом стала «Хёндай-Элантра». Видимо, потому, что корейцы сделали ставку на проверенные временем и доведенные до совершенства агрегаты «Мицубиси». Еще примеры – «Сузуки-Джимни» и «Хёндай-Матрикс», ставшие чемпионами соответственно среди вседорожников и вэнов.

«Рено-Меган» с автоматом тоже показал неплохой результат, несмотря на то что агрегат DP0 не славится надежностью. Поясним: когда готовился материал об этой машине (ЗР, 2009, № 4), основные проблемы с коробкой, по статистике, случались либо в гарантийный период, либо далеко за 150 тыс. км, то есть за пределами наших исследований.

Популярный «Форд-Фокус» мог выступить и лучше, если бы компания не жадничала и признавала свои ляпы (например, свист приводных ремней вспомогательных агрегатов и неудачные прошивки моторов 1,8 л) даже после истечения гарантии.

Заметьте: комментируя в таблице слабые места машин, мы делаем уточнение – «на момент подготовки материалов». И это оправданно, поскольку, например, у «Ниссана-Алмера» в последнее время не стало проблем с износом цепи ГРМ (речь о корейской модели B10 – клоне японской N16). Или, скажем, заметно поубавилось нареканий на подшипники в «Сузуки-Гранд Витара» и на клапаны в «Шевроле-Лачетти». С «Ситроеном-С4», наоборот, хлопот стало больше: участились отказы современных двигателей EP6 и EP6DT (с турбонаддувом), пришедших на смену прежним агрегатам TU5.

Вседорожники и авто люкс-класса, как и ожидалось, самые дорогие в содержании. Во-первых, высокая стоимость обслуживания, во-вторых, немало денег уходит на топливо. И даже дизельные версии, более экономичные, не в состоянии существенно сократить затраты. **ЗР**

Если у вас есть предложения или пожелания по усовершенствованию этой рубрики, мы с благодарностью их рассмотрим. Адрес прежний: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или e-mail: ***ikozlov@zr.ru***

ПОПАСТЬ В КАМЕРУ

Превысил скорость и попался? Бывает... Как фиксируют нарушения и каким образом за них следует расплачиваться, выясняют **Игорь Моржаретто** и **Михаил Колодочкин**.

Есть народная примета: радар в руках инспектора – это к деньгам. В том смысле, что их, возможно, придется отдать. А вот комплексы фото-видеофиксации, тупо собирающие в единую базу видеоданные по «гонщикам», взятки брать пока что не обучены. Хочется верить, что и не научатся...

По способу использования на дороге такие комплексы сегодня делят на три основные группы: мобильные («стрелялка» у инспектора в руках), передвижные автоматизированные (треножник

на обочине) и стационарные автоматизированные (например, камера в тоннеле).

Совершенно ясно, что цивилизованная оплата штрафа сегодня в любом случае должна проходить только по квитанции. Тогда роль человеческого фактора в общении на дороге не просто снизится, а будет исключена. Собственно, зачем же автоматика, если к каждой камере приставлять сборщика податей при погонах?

То же в полной мере относится к мобильным постам в машине ДПС, скромно скучающей в полутора километрах «по течению» от места съемки. Кто не видел – стоит себе спокойно тренога (как правило, на выезде из населенного пункта, когда уже хочется нажать на педальку...), а чуть поодаль тебя ждут для «беседы»? Наше мнение: эти посты вредны, поскольку, опять-таки, любой контакт инспектора с нарушителем способен свести к нулю ценность всей задумки. Поэтому в ряде регионов (Казань, Московская область и т. д.) такой подход уже редкость. Другое дело, что иногда возникает потребность в охране вредных

Мобильные комплексы фотовидеофиксации

Пример исполнения
Мобильный видеофиксатор «БИНАР»

Режим работы
В руках инспектора или в салоне патрульной машины.

Общение с инспектором
Неизбежно. Есть возможность для «дискуссии» и решения взаимных материальных проблем.

Оплата штрафа
Инспектор имеет право на месте выписать постановление и выдать квитанцию на оплату штрафа. В этом случае он обязан внести на флешку электронную метку – тогда новое постановление этому нарушителю выписано не будет. Но если такой метки нет, то нарушителю гарантированно придет новая квитанция: придется бегать по инстанциям.

Сохраняет все данные в энергонезависимой памяти. В комплекте поставки – программа для скачивания на компьютер и распечатывания материала с доказательствами нарушения. Инспектор в конце смены должен загружать сведения в центральную базу данных.

Мобильные комплексы фотовидеофиксации

Пример исполнения
Лазерный измеритель скорости и дальности ЛИСД-2Ф

Режим работы
В руках инспектора или на штативе рядом с патрульной машиной (автоматический режим).

Общение с инспектором
Практически неизбежно.

Оплата штрафа
Сотрудник милиции (полиции?) имеет право выписать постановление и выдать квитанцию на оплату штрафа на месте. Но не забудет ли он поставить соответствующую метку? Поэтому возможность вторичного штрафования не исключена.

При работе в ручном режиме данные записываются в ОЗУ прибора, при автоматическом – в ПЗУ. На практике практически всегда используется ручной режим, хотя возможность загрузки данных в компьютер предусмотрена.

Передвижные автоматизированные комплексы

Пример исполнения
Комплекс «КРИС»П

Режим работы
Автоматический. Не требуют постоянного вмешательства оператора.

Общение с инспектором
Возможно – если нарветесь на мобильный пост.

Оплата штрафа
Инспектор имеет право на месте выписать постановление и выдать квитанцию на оплату штрафа. Но данные флешки из комплекса в конце смены обязательно загружают на сервер, а потому информация о нарушении пойдет «выше». Наложение вторичного штрафа в принципе не исключено.

Передают в режиме реального времени информацию на ноутбук мобильного поста по беспроводному каналу связи на расстояние до 1,5 км, а также автоматически сохраняют данные на энергонезависимом флеш-накопителе. Устанавливаются, как правило, на обочинах или разделительной полосе.

Стационарные автоматизированные комплексы

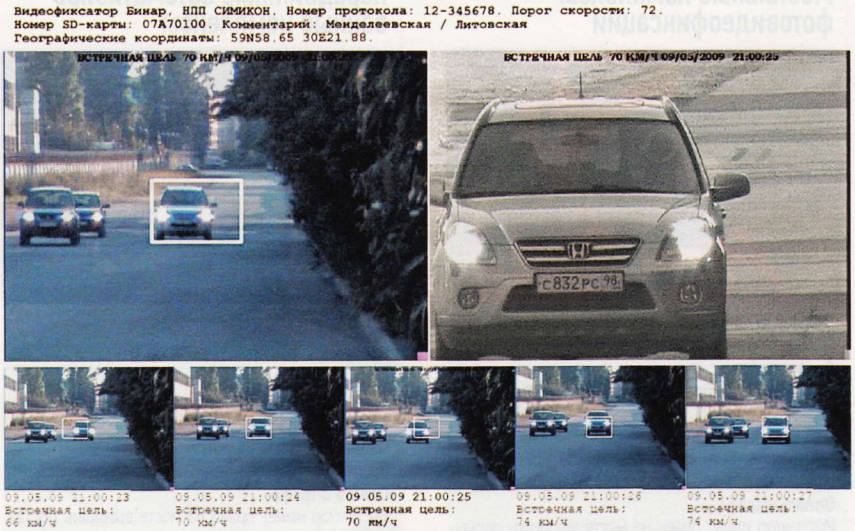
Пример исполнения
Стационарный фоторадарный комплекс типа «КРИС»С

Режим работы
Автоматический.

Общение с инспектором
Исключено.

Оплата штрафа
По почте высылается «письмо счастья» с требованием уплатить штраф.

Устанавливаются на специальные инженерные сооружения (опоры, арки, виадуки и т. п.) как над дорожным полотном, так и на обочине. Передают данные о скорости и распознанных госномерах по цифровым каналам связи на сервер центрального поста.



Пример распечатки с мобильного видеофиксатора. В одном документе (на компьютере) автоматически собирается несколько последовательных кадров, демонстрирующих развитие ситуации на дороге, на которых явно видно, кто самый шустрый, и один кадр, крупно, – тот, на котором отчетливо виден номер «гонщика». Все настолько убедительно, что если дело доходит до суда, то обсуждать практически нечего.

треножников от не менее вредных нарушителей, но в той же Казани для этого нанимают охранников! Отдежурил, вынул флешку, привез ее в центр, скачал в компьютер, затем вновь зарядил – вот и всё. Разговоры о возможных стираниях, подменах и т. п. официально опровергаются. Аргументов в подтверждение этого действительно хватает – цифровая подпись, кодировка, нечитаемые форматы... Да и сама флешка привязана к конкретному фоторадару: не подменишь. Не сегодня-завтра появится беспроводной канал связи мобильной камеры с центром, тогда и флешку возить не придется.

В народе, однако, есть большие сомнения насчет того, будто бы нельзя в «ручном режиме» убрать информацию с флешки. Высокие милицейские генералы уверяют: ни боже мой, – но их подчиненные на местах, по слухам, уже нашли способ...

Встречаются и другие комплексы – эдакое сочетание распознающей камеры и отдельно купленного радара. Главное отличие подобных систем от вышеперечисленных в том, что метрологический сертификат на весь комплекс (а не только на радар) у них, как правило, отсутствует. А ведь именно он может дать юридическую гарантию того, что изображение автомобиля и измеренная скорость принадлежат одному и тому же нарушителю! Штрафная квитанция в этом случае должна считаться недействительной.

Что касается прочих камер, например установленных на железнодорожных переездах, то в их функции замер скорости не входит. А вот описанная выше автоматика реально может повлиять на «гонщиков» самым понятным для них способом. Достаточно представить себе удивление водителя, который получил с десяток штрафных квитанций, выписанных в один день... ЗР

Картинку из жизни прислал в редакцию наш читатель Игорь Кузьмин. Его интересовало, намного ли превысил скорость трактор.

Сразу и не понять, то ли это камера, то ли пришелец с Марса. В любом случае квитанцию такая конструкция вам не пришлет.

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

Владимир КУЗИН,

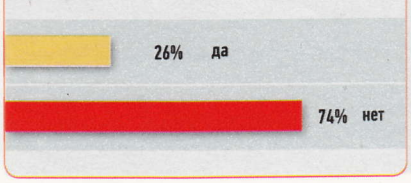
генерал-майор милиции, заместитель начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ

С развитием систем автоматической видеофиксации законодатели продолжают совершенствовать нормы закона, чтобы оперативно решать возникающие проблемы. Ряд таких поправок вступил в силу в 2010 году. Основное нововведение – изменение места рассмотрения правонарушения. Раньше дело рассматривалось по месту его совершения, теперь – непосредственно в том центре видеофиксации, куда поступила информация с прибора. В самых продвинутых регионах все действия автоматизированы. Более того, закон вводит новое понятие – электронный документ. Учитывая довольно большой объем выявленных правонарушений (например, в Московской области 50 камер за сутки фиксируют 4000–5000 нарушений), понятно, что подписать все документы невозможно. Поэтому материалы будут оформлять в виде электронного документа, под которым должностное лицо поставит электронную подпись. В остальных регионах инспектор расписывается в постановлении (ведь в любом случае его выносит человек, а не машина!), запечатывает конверт, надписывает адрес. И заказное письмо летит к адресату. В соответствии с поправками, внесенными в часть 3 статьи 28.6 и часть 2 статьи 29.11 КоАП, копия постановления по делу об административном правонарушении высылается в течение трех дней со дня вынесения постановления.

Отметим, что в большинстве регионов страны камеры фиксируют пока только один вид нарушений – превышение скорости, но перечень будет расширяться по мере совершенствования техники. В Краснодарском крае, Московской области, Татарстане приборы уже фиксируют нарушения при проезде железнодорожных переездов и выезд на встречную полосу. Тем более что под это недавно подведена юридическая база: установлен штраф за подобные нарушения – 5000 рублей.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Вас уже наказывали с помощью видеофиксации?



СИСТЕМА «ПО/МИ»

Законопроект «О полиции» поступил в Думу после общественного обсуждения. Срок его вступления в силу передвинули на два месяца – до марта. Станет ли при нем нам, автомобилистам, жить лучше, пытался понять **Игорь Моржаретто**.

Казалось бы, в законопроект внесли огромное количество изменений, чуть ли не переписали заново. Но если внимательно вчитаться, становится ясно: действительно важные изменения легко пересчитать по пальцам, а текст в основном просто отредактировали, кое-где переписали, поменяв слова местами.

Из хороших новаций – право задержанного на телефонный звонок в течение трех часов после задержания; право незамедлительно получить адвоката и переводчика; обязанность полицейского зачитать задержанному его права и обязанности; запрет для полицейских подстрекать, склонять и побуждать в прямой или косвенной форме к совершению противоправных действий. Теперь в случае, если полицейский нарушил права гражданина, он должен извиниться, придя к нему домой или на работу (раньше по закону самого потерпевшего вызывали для этого в милицию; правда, реальных случаев история не помнит). Полицейский при исполнении обязанностей будет обязан носить именной жетон. Переход нынешних сотрудников милиции в полицейские произойдет только после «внеочередной аттестации», но проводить ее будут, похоже, нынешние же милицейские начальники...

Вот, в общем, и все изменения. Главу, где определяются обязанности будущих дорожных полицейских, и вовсе перенесли из предыдущего проекта (о нем мы писали в ЗР, 2010, № 10) без изменений.

Так что же изменится в нашей жизни с принятием нового закона? Видимо, ничего. Ну, поменяется в названии первый слог – «ми» на «по». И все. Очень обидно! Ведь мы ждали от власти коренной реформы органов правопорядка, а получили в результате... тех же милиционеров, что и раньше, только в новой форме. Вместе с застарелыми проблемами. В числе которых – увы! – высокий уровень коррупции. Особенно это относится к сотрудникам ГИБДД. Согласно самым разным опросам общественного мнения, 70–75% водителей хотя бы раз в жизни давали «на лапу» инспектору. Почему это происходит? В частности, потому, что существующие

законы позволяют служивым трактовать нормы под нужным градусом.

МОДНЫЙ ТРЕНД

Между тем, следуя мировой моде, российские законодатели в прошлом году приняли закон «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов»; на базе его положений вышло постановление правительства № 96. Правда, пока эти нужные документы проходили слушания и согласования, они несколько «видоизменились». В частности, в зарубежном законодательстве определены 22 типичных коррупционных фактора, а у нас их осталось одиннадцать. Но это так, мелочи. Важнее, что по нашему закону устранение выявленных в ходе экспертизы коррупционных факторов не является обязательным, выводы носят лишь «рекомендательный характер»... Вот такой закон!

Приведу определения лишь нескольких типичных примеров из длинного списка, читатель может самостоятельно «приложить» их к нормам законопроекта «О полиции» и проверить, прошел ли он антикоррупционную экспертизу или нет.

Итак, возможность коррупции возникает, когда положение нормативного акта предоставляет широкие полномочия каким-то должностным лицам (не установлены сроки для принятия решения, например) либо дублируются полномочия органов власти. Или когда компетенцию власти по отношению к гражданам закон определяет по формуле «вправе». И самое страшное – когда в законе (акте, постановлении и т. д.) есть пункты, где по усмотрению тех или иных должностных лиц устанавливаются некие исключения из общих правил – для себя лично или для некоторых категорий сограждан.

Вместе с экспертами Национального антикоррупционного комитета (НАК) и Центра антикоррупционных исследований и инициатив ТИ-Р попробуем рассмотреть некоторые детали законопроекта «О полиции».

НО КАЖДЫЙ, ПРАВО, ИМЕЕТ ПРАВО...

Сначала – про общие положения. Например, такое: «Требования сотрудника полиции, обращенные к гражданам и должностным лицам, и предпринимаемые им действия считаются законными до тех пор, пока в предусмотренном законом порядке не будет установлено иное» (ст. 32). Отлично! В переводе на русский язык это означает, что полицейский всегда прав! Если считает, что автомобиль ехал по встречке, значит, так оно и есть. Чтобы доказать обратное, гражданин, конечно, может обратиться в прокуратуру, в суд, и даже есть шанс, что через несколько месяцев его признают невиновным. Это, кстати, означает, что действия полицейского были незаконными. И что же, тогда он придет к вам домой, чтобы извиниться? Как говорят в Одессе, не смешите мои тапочки! На самом деле такая норма меняет конституционный принцип презумпции невиновности гражданина на «презумпцию законности» действий полиции. К счастью, из последнего варианта эта статья выпала!

Другим явным источникам коррупциогенности повезло меньше, хотя они видны невооруженным взглядом. Например, ст. 12 (ч. 1, п. 10) позволяет полицейским «осуществлять оперативно-разыскную деятельность в целях выявления, предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений, обеспечения собственной безопасности, а также в иных целях, предусмотренных федеральным законом». Классический пример широкой трактовки» – какие еще «иные цели»? Каким законом они предусмотрены?

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПОЛИЦЕЙСКИХ ЗА ИСПОЛНЕНИЕ СВОИХ ОБЯЗАННОСТЕЙ В ПРОЕКТЕ НЕ ПРОПИСАНА.

А ст. 13 (ч. 1, п. 2) разрешает «проверять документы, удостоверяющие личность граждан, если имеются данные, дающие основания подозревать их в совершении преступления или полагать, что они находятся в розыске», «проверять у граждан, должностных лиц, общественных объединений и организаций разрешения (лицензии) и иные документы на совершение определенных действий или на осуществление определенного вида деятельности...». Класс! Деятельность, связанная с проверкой документов, в принципе содержит высокие коррупционные риски. А тут еще появляются «иные документы»... То есть теоретически бывший гаишник, а ныне дорожный полицейский может потребовать у водителя, который везет кубометр досок на дачу, накладные на груз, а если их нет – задержать его «до выяснения».

Чуть ниже еще более неприятный пункт (ст. 13, ч. 1, п. 20), где говорится, что полицейские могут «временно ограничивать или запрещать дорожное движение, изменять организацию движения на отдельных участках дорог при проведении публичных и массовых мероприятий и в иных случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения». Снова появляются «иные случаи», к числу которых можно отнести что угодно – от митинга оппозиции до широкого народного гулянья на свадьбе дочери мили... простите, полицейского генерала.

Про пункты, относящиеся к функциям будущей дорожной полиции, и говорить нечего. Мы уже писали, что единственным изменением в этой главе стала формулировка пункта о проведении техосмотра: раньше ГИБДД его просто проводила, теперь дорожная полиция «осуществляет надзор за проведением ТО».

– С точки зрения антикоррупционной экспертизы тут типичный случай дублирования функций, – уверен председатель НАК Кирилл Кабанов. – Это приводит к коллективной безответственности. Ведь проверку ведет частная компания, но в конце линии сидит человек в форме, который и принимает окончательное решение. Если у машины, только что получившей талончик, отказали тормоза, кто будет отвечать – пункт ТО или полицейский, который поставил в талоне подпись и печать? Он, понятное дело, и сам как-то постарается отвертеться, и «свой» ПТО прикрыть, используя административный ресурс. Как-никак, представитель власти... Вообще, ответственность полицейских за исполнение (или неисполнение) своих обязанностей в законопроекте практически не прописана. А это, как считают специалисты, самый что ни на есть коррупционный фактор...

Впрочем, еще остается надежда, что за оставшиеся месяцы законодатели внимательно поработают над законопроектом и внесут изменения – ради обещанной борьбы с коррупцией. Или хотя бы проверят наличие в нем таких предпосылок. Нам ведь всем предстоит по этому закону жить... ЗР

На вопросы читателей отвечает начальник ДОБДД МВД России – Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации генерал-полковник милиции **Виктор Кирьянов**.

1 Почему, несмотря на принятый недавно технический регламент и ужесточение ответственности, на дорогах в избытке автомобилей с «колхозным» ксеноном и чрезмерной тонировкой? Неужели в ГИБДД не понимают, что это напрямую влияет на безопасность?

Алексей Ш., Ступино Московской обл.

В Госавтоинспекции это прекрасно понимают! Именно поэтому в 2010 году в Департаменте обеспечения безопасности дорожного движения МВД России были подготовлены и направлены в управления (отделы) ГИБДД по субъектам Российской Федерации разъяснения, направленные на совершенствование работы по контролю за соответствием указанных вами элементов конструкции автомобиля установленным требованиям. Несколько слов о том, как эти меры реализуются на практике. Контроль за техническим состоянием автомототранспортных средств (в том числе за исправностью внешних световых приборов и светопропусканием стекол) – прерогатива подразделений технического надзора, которые в соответствии с приказом МВД России от 7 декабря 2000 года № 1240 осуществляют возложенные на них обязанности главным образом при государственном техническом осмотре (ГТО) и при надзоре за дорожным движением. В то же время установленная правительством Российской Федерации периодичность ГТО не позволяет гарантировать неизменность всех систем и агрегатов, подлежащих контролю, в течение всего срока эксплуатации транспортного средства до очередного осмотра. Иными словами, непосредственно перед ГТО владелец может привести транспортное средство в полное соответствие с установленными требованиями, а затем, уже получив соответствующий талон, дооборудовать автомобили нештатными газоразрядными источниками света и (или) наклеить на стекла темную пленку. Располагая немногочисленным штатом сотрудников, подразделения технического надзора Госавтоинспекции имеют ограниченные возможности для контроля техсостояния ТС при надзоре за дорожным движением. Активно привлечь к такой работе сотрудников дорожно-патрульной службы тоже не можем – оснащенность этих подразделений необходимыми средствами технического диагностирования пока невысокая, отсутствует специальная подготовка. Но мы работаем в этом направлении.

2 Говорят, что теперь за тонировку будут снимать с машины номера. Так ли это?

К. Широбоков, Ижевск

Перечень оснований для запрещения эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков содержится в части 2 статьи 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. В этом перечне отсутствует часть 3.1 статьи 12.5 КоАП РФ, предусматривающая ответственность за управление ТС, на котором установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), чье светопропускание не соответствует требованиям технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств». Таким образом, за тонировку сверх допустимого уровня государственные регистрационные знаки не снимают – предусмотрены лишь штрафные санкции.

3 Будет ли решена проблема припаркованных в спальных районах грузовиков, которые занимают крайние ряды, закрывают обзор на выездах из дворов и прогреваются под окнами жилых домов в пять утра?

Павел, Москва

Правила остановки и стоянки транспортных средств регламентируются разделом 12 ПДД. В соответствии с его положениями, в частности, запрещена остановка на пересечениях проезжих частей и ближе 5 метров от края пересекаемой проезжей части, в местах, где ТС закроет от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки, или сделает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств, или создаст помехи для движения пешеходов. Кроме того, пункт 17.2 ПДД запрещает стоянку с работающим двигателем в жилых зонах и на дворовых территориях, а грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны – стоянку вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест. Эти положения полностью соответствуют требованиям Конвенции о дорожном движении 1968 года, участницей которой является Российская Федерация. Ответственность за нарушение указанных требований установлена частями 1 и 4 статьи 12.19 и статьей 12.28 КоАП РФ. По конкретным фактам неприменения к нарушителям установленных законодательством мер следует обращаться в подразделение Госавтоинспекции, обслуживающее соответствующую территорию.

4 Не считаете ли вы, что нужно в первую очередь заставить выполнять требования ПДД самих сотрудников ГИБДД и наказывать их за нарушения вдвойне?

Марат, Башкортостан

Полностью согласен с тем, что нарушения сотрудниками Госавтоинспекции требований Правил дорожного движения недопустимы, поскольку способствуют формированию правового нигилизма среди других участников дорожного движения. Соответствующие подразделения органов внутренних дел регулярно проводят профилактические мероприятия, направленные на повышение дорожно-транспортной дисциплины среди сотрудников милиции.

5 В июле сдал экзамен по ПДД в ГАИ, но вождение не сдавал – уехал в отпуск. В октябре пришел досдать экзамены, а меня снова отправили на экзамен по теории... Почему? Ограничено ли количество попыток сдачи экзамена?

Г. Бернатович, Волгоград

В соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 года № 1396, положительная оценка, полученная на теоретическом экзамене, считается действительной в течение трех месяцев. Судя по всему, вы обратились в ГИБДД для сдачи практического экзамена уже по истечении указанного срока, поэтому вас и направили на повторную сдачу теоретического экзамена. Количество попыток сдать теоретический и практический экзамены действующими нормативными актами не лимитируется.

НОВЫЙ РЕГЛАМЕНТ, СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ

В сентябре прошлого года вступил в силу новый Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств. Его особенности раскроет **Сергей Смирнов**.

ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР

Когда в сентябре 2009 года проект документа был представлен на обсуждение, поднялась целая волна возмущения. В первоначальном виде в черный список запрещенных к эксплуатации попали и «праворукие» автомобили, и модели с американского рынка. В течение года в объемный документ вносились поправки, и три месяца назад владельцы «нестандартных» автомобилей вздохнули с облегчением. Прямых запретов на эксплуатацию машин с правым рулем и «американок» регламент не установил. Тем не менее проблемы начали возникать, как и предполагалось, при прохождении технического осмотра.

До принятия документа во властных структурах, в том числе и в МВД РФ, говорили, что действие регламента будет распространяться только на автомобили, которые только что ввезены на территорию РФ либо произведены после вступления в силу новых правил. Как оказалось, представители власти лукавили. Действительно, основная часть требований касается только новых автомобилей (либо ввозимых), и это понятно, ведь регламент в первую очередь написан для производителей и импортеров. А как же быть с теми машинами, которые уже не один год колесят по нашим дорогам?

КРАСНЫЕ АМЕРИКАНЦЫ

В Приложении № 7 к техническому регламенту перечислены все условия, которым должен соответствовать автомобиль. Первыми, кто столкнулся с проблемой честного получения талона ГТО, стали владельцы бэушных американских машин, произведенных для тамошнего рынка. Согласно регламенту указатели поворотов должны быть оранжевого или, как указано в документе, «автожелтого» цвета. Поэтому красные поворотники «американцев» придется менять. Уж не знаю, проводились ли какие-нибудь исследования, чтобы однозначно утверждать, что оранжевый указатель поворота безопаснее красного. Скорее всего, нет. Ведь в ту же Европу ввозят американские авто – и ничего, никто не заставляет менять поворотники. У нас же многочисленные владельцы американских автомобилей будут вынуждены менять стекла указателей поворотов (если есть аналоги для европейского рынка) или попросту покупать талон ГТО (если аналогов нет). А если сделать поворотник самостоятельно, из подручных средств, с формальной точки зрения это будет считаться «изменением конструкции», что без соответствующего разрешения не допускается.

ПОКА ТЕХОСМОТР ЛИШЬ ФОРМАЛЬНОСТЬ, КОТОРУЮ ПРИ ЖЕЛАНИИ МОЖНО ОБОЙТИ ВОВСЕ, НИ О КАКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ РЕЧИ БЫТЬ НЕ МОЖЕТ!

ПРАВОРУЛЬНЫЕ МАШИНЫ

Более лояльно поступили с владельцами праворульных машин. С одной стороны, имеющаяся в регламенте норма, по которой категорически запрещено использовать фары, предназначенные для дорог с левосторонним движением, ставит на «японках» крест. С другой – документ позволяет использовать оптические элементы для коррекции света. Но тут опять же возникает вопрос: а не будет ли это считаться изменением конструкции со всеми вытекающими последствиями в виде необходимости получения одобрений и свидетельств? Тем не менее возможность использовать праворульные авто остается.

ТОНИРОВКА

Теперь светопропускание ветрового и боковых стекол должно быть не менее 70%. И дело не в том, что фактически подобные требования существовали ранее. Не забудьте, что штраф за слишком тонированные стекла увеличился со 100 до 500 рублей. А раз увеличился штраф, то усилится и контроль – не только на дорогах, но и при прохождении ГТО.

КЕНГУРЯТНИКИ

В первой редакции регламента запрещалось использование любых защитных приспособлений, которые так любят владельцы вседорожников. Даже на микролитражки «Ока» некоторые умудрялись поставить что-то подобное! После вступления документа в силу запрет на использование кенгурятников, или кенгуринов, остался только для легковых автомобилей и небольших грузовиков с максимальной массой до 3,5 т. Вседорожникам и большому грузовому транспорту возможность пользоваться защитой все же оставили. Еще разрешили всем без исключения устанавливать металлические решетки (весом не более 0,5 кг) для защиты фар. Но они не должны выступать за линию бампера!

КУПИ-ПРОДАЙ

Большинству автовладельцев новый технический регламент не добавил никаких неудобств. Ведь фактически в нем продублированы требования разных ранее действовавших стандартов – они просто сведены воедино. Предполагается, что при прохождении техосмотра (именно во время этой процедуры контролирующие органы обязаны проверять строгое соответствие автомобиля регламенту!) будут выбраковываться не соответствующие требованиям безопасности транспортные средства. Но ведь ни для кого не секрет, что прохождение техосмотра часто превращается в пустую формальность, часто талон ТО попросту покупают. Приведут ли новые требования к уменьшению количества небезопасных автомобилей на дорогах? Сомневаюсь. Зато, по неофициальной информации, уже сейчас цены на покупку талона выросли на треть. Так что, как мне кажется, начинать надо было с другого – с наведения порядка в проведении ТО. ЗР

ИГРА В ПРЯТКИ ПО-НАУЧНОМУ

Когда в России вводили ОСАГО, нам обещали: заживем по западным стандартам. Но вышло как всегда – чтобы получить деньги на ремонт после ДТП, приходится еще побегать по судам. В этом в очередной раз убедился **Сергей Смирнов**.

МУЖСКАЯ НЕВНИМАТЕЛЬНОСТЬ

Валентина Бовина за свою немаленькую водительскую карьеру ни разу не попадала в ДТП. Но все когда-то случается в первый раз... В ту злосчастную пятницу Валентина на своем «КИА-Рио» отправилась на дачу. Остановилась перед светофором – и тут же почувствовала сильный удар, а машина против ее воли прыгнула вперед. Как оказалось, запрещающий сигнал светофора не заметил водитель «Газели». Он выскочил из машины, убедился, что никто из людей в аварии не пострадал, и принялся звонить по телефону. Наряд ДПС прибыл довольно быстро, зафиксировал все повреждения; инспектор тут же написал постановление, признав нарушителем водителя грузовика. К слову сказать, тот не спорил. Валентине даже не пришлось потом ездить в отдел ГИБДД за справками – весь пакет документов она получила на месте.

Машина выглядела ужасно, но, к счастью, могла двигаться своим ходом. Конечно, про выходные на даче пришлось забыть.

Уже дома Валентина обзвонила более опытных в этом вопросе знакомых. Все порадовались, что она сама не пострадала, а машина... Что машина! Починят. Есть же полис ОСАГО – собирай бумаги из ГИБДД да поезжай в страховую компанию.

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В АД!

В компании «Мегарусс-Д», где была застрахована гражданская ответственность водителя грузовика, владелице «Рио» вежливо объяснили, какие нужны документы, и посоветовали самой приехать на экспертизу, раз машина на ходу. В назначенное время Валентина была в офисе. Сразу обратила внимание – здание солидное, значит, и компания надежная. Женщина подписала заявление о выплате компенсации, отдала документы и получила направление в компанию «МЭТР», название которой явно подразумевало высокий уровень специалистов. Действительно, оценщик внимательно осмотрел повреждения, запечатлел все

на фотокамеру, записал в акт разбитые детали. Сомнений в независимости и компетентности экспертной организации у Валентины даже не возникло. В страховой компании ее обнадежили, что деньги выплатят, как только получат заключение экспертов, но не позднее чем через месяц.

Однако в назначенный срок ей сообщили, что решения о выплате пока нет, придется подождать неделю. Такой же ответ «Мегарусс-Д» владелица получила еще через неделю и еще... Но Валентине позарез нужна была машина: на даче шел ремонт, а добираться туда общественным транспортом очень сложно. Тогда она решила, не дожидаясь выплаты страховки, отремонтировать автомобиль сама. На сервисе ей рассчитали примерную стоимость, но посоветовали, раз страховка еще не выплачена, провести осмотр и получить заключение опять-таки независимого эксперта. «Часто по ОСАГО выплачивают меньше денег, чем требуется для ремонта, – пояснил мастер сервиса. – Тогда понадобится независимая оценка, чтобы получить все полностью».

Обзвонив несколько фирм, Валентина остановила свой выбор на той, где пообещали сделать заключение быстро и за вполне приемлемые деньги. Документ был готов через день, предстоящий ремонт оценили в 85 тыс. руб.: требовалось поменять заднюю дверь, крыло, бампер... Через неделю «Рио» выглядел как новенький – правда, это обошлось хозяйке в 90 тыс. руб., то есть на 5 тыс. дороже, чем насчитали эксперты. Женщина заплатила свои деньги – из тех, что, вообще-то, предназначались для ремонта дачи. Успокаивало лишь то, что вот-вот получит страховку, ведь с момента сдачи документов прошло уже два месяца. Она пыталась дозвониться в «Мегарусс-Д». «Документы еще не готовы!» – без конца слышала в ответ. И тогда Валентина обратилась за помощью ко мне.

ВОЛЫНЩИКИ

Для начала я решил выяснить, почему все-таки не выплачивают деньги. Закон обязывает сделать это в течение месяца или предоставить мотивированный отказ. Несколько дней я названивал в страховую компанию, но дальше секретаря так и не пробился. Та объясняла, что нашим делом занимается г-н Денис Шаблий и только он в состоянии ответить на вопрос о страховке. «Сейчас я вас соединю...» Затем в трубке слышалась приятная музыка – и всё. Тогда, собрав документы, я отправился в «Мегарусс-Д». Секретарь попросила подождать «несколько минут», а примерно через полчаса другая сотрудница сообщила мне, что «Денис сейчас занят и выкроить время для встречи не может», но если у меня есть какие-то заявления, то она готова их принять. Я расценил это как вежливое уклонение от встречи, но заявление с требованием в течение недели выплатить деньги или предоставить мотивированный отказ оставил. И покинул «солидный» офис с твердым убеждением: придется идти в суд.

Надо ли пояснять, что через неделю ни денег, ни ответа на заявление мы не получили. Телефон страховой компании продолжал наигрывать музыку. Я подождал еще две недели – безрезультатно. В итоге ничего не оставалось, как подать в суд. Сдав документы, набираю номер Валентины, чтобы сообщить дату слушания, а в ответ радостный голос: «Мне страховку выплатили, сейчас еду в банк за деньгами!».

Ну вот, не прошло и полгода, как в «Мегарусс-Д» решили исполнить свою обязанность. Но лучше поздно, чем никогда. Если все будет нормально, то на первом же судебном заседании откажемся от иска... Но вечером Валентина рассказала, что на счет ей перечислили всего 41 тыс. руб. – меньше половины затраченных на ремонт денег. Разъяснений, почему начислена именно такая сумма, добиться от компании мы не смогли. Так что судебное заседание отменять не пришлось.

ЭКСПЕРТНЫХ ДЕЛ МАСТЕРА

Уже в ходе заседания представитель страховой компании вручил мне папку с бумагами, из которых предстояло узнать причину сокращения выплаты вдвое. Как оказалось, страховщик руководствовался заключением экспертной фирмы «МЭТР», специалисты которой пришли к выводу, что для ремонта автомобиля Валентины достаточно 40 тыс. руб. По заключению независимой экспертизы, стоимость ремонта куда больше – 85 тыс., а в реальности, как я уже говорил, еще выше. Откуда такая разница? Может, этот «МЭТР» не такой уж и независимый?

На вопрос, почему вместо положенных по закону 30 дней выплата страховки потребовала пять с лишним месяцев, представитель компании ничего ответить не смог. Зато сообщил, что считает требование гражданки Бовиной о взыскании пени за просрочку выплаты незаконным, потому как все свои обязательства «Мегарусс-Д» выполнил полностью! Интересно, а этот «юрист» хоть раз в жизни читал Закон об ОСАГО? В результате суд назначил третью по счету экспертизу, чтобы понять, какая из предыдущих дала неверное заключение. Результатом работы судебных экспертов стало заключение, в котором я, признаться, и не сомневался. Фактически была подтверждена наша позиция, разница в сумме компенсации оказалась небольшой (меньше 5 тыс. руб.). Но и после этого представитель страховщика, глядя в глаза судье, пытался доказать, что они выплатили деньги полностью и вовремя! Вот только судья поверил документам, а не его речам. Страховая компания проиграла – ее обязали не только доплатить по страховке, но и выплатить неустойку, а также покрыть судебные расходы по экспертизе.

Зачем компания затеяла эту некрасивую возню? Видимо, подобное занижение страховой суммы далеко не единичный случай. Да, кто-то, как наша героиня, будет судиться – и тогда придется выплачивать всю сумму плюс неустойку и судебные расходы. Но много ли таких упорных клиентов? Видимо, большая часть пострадавших плюнет на деньги – время и нервы дороже. Ведь у нас процесс занял год...

Тем не менее мы в очередной раз убедились, что добиться справедливости можно. Ну а то, изменят страховые компании или нет свое отношение к клиентам, зависит от нас с вами. Ведь каждый год мы стоим перед выбором, кому из страховщиков заплатить деньги за полис ОСАГО. **ЗР**

P.S. *Российский союз автостраховщиков (РСА) с декабря начинает штрафовать недобросовестных страховщиков за необоснованный отказ в выплате клиентам по полису ОСАГО. Такое решение принято на президиуме союза. Сейчас некоторые компании отказываются возмещать своим клиентам убытки от ДТП под самыми разными предлогами. Теперь РСА будет наказывать недобросовестную компанию за каждый такой случай.*

Для тех страховщиков, которые безосновательно отказались возмещать ущерб пострадавшему, нарушив тем самым требования соглашения о прямом возмещении убытков, размер штрафа за каждый отказ составит 30 тыс. руб.; если компания нарушит требования более десяти раз, то за каждый такой случай ей придется платить уже 60 тыс. руб.; максимальная сумма штрафа может доходить до 100 тыс. руб.

По мнению представителей РСА, ужесточение системы штрафов повысит дисциплину страховщиков и доверие к ним клиентов. С решением союза согласно большинство крупнейших компаний. Они надеются, что нововведение поможет избавить рынок от недобросовестных страховщиков.

ПАСКАЛЬ ФЕЛЬТЕН: ПОКА МЫ ЕЩЕ ТРОЕЧНИКИ

Как работающие в Тольятти представители концерна «Рено-Ниссан» собираются улучшать автомобили «Лада» в ближайшем будущем? На вопросы читателей журнала и посетителей сайта www.zr.ru отвечает директор ОАО «АВТОВАЗ» по качеству **Паскаль Фельтен**.

Паскаль Поль Жиль ФЕЛЬТЕН

Родился в 1968 году. В 1991-м окончил технический университет в Нанте, в 1999-м – бизнес-школу в Париже. С 1993 года работал в компании «Рено»; участвовал в разработке моделей «Лагуна», «Вель Сатис» и «Эспас». Затем работал директором по качеству на заводах компании во Франции и Испании. С 2006 по 2008 год занимал аналогичную должность в «Ниссане». С ноября 2008-го – на АВТОВАЗе. Директор по качеству, член правления ОАО «АВТОВАЗ» с сентября 2009 года. Под его руководством разработана программа «ЛАДА КАЧЕСТВО»; предприятие уже приступило к ее реализации.

ДЕФЕКТНАЯ ВЕДОМОСТЬ

– Как вы оцените качество автомобилей ВАЗ по пятибалльной шкале?

– Сложный вопрос! Если сравнивать с тем уровнем, к которому мы стремимся, я бы сказал, что «Калину» и «Приору» сегодня можно оценить на три балла. Если говорить о более ранних моделях, оценка будет ниже – эти автомобили были спроектированы давно, без учета современных требований.

– Повысилось ли качество автомобилей «Лада» в последнее время? Сократилось ли количество претензий?

– Работа идет постоянно. Могу сказать, что число гарантийных рекламаций на 1000 автомобилей снизилось только за последний год на 30%.

– Изменилось ли время реакции на обнаруженный дефект? Помнится, в 1990-е несколько лет не могли справиться с перекосом рамки заднего стекла у «десятки»...

– Мы, конечно, стали реагировать намного быстрее. Но надо различать два типа дефектов: одни возникают на производстве, другие – уже в ходе эксплуатации. В случае производственной проблемы время с момента ее обнаружения до принятия мер сократилось в три раза! Реагировать на дефект, выявленный в ходе эксплуатации, сложнее, но мы внедрили систему раннего предупреждения. Как только возникают систематические рекламации, мы сразу начинаем работу над устранением дефекта – таким образом удается сэкономить несколько недель. Но есть возможности сократить и этот срок.

– Назовите проблемы, устраненные в последнее время под вашим руководством. Над чем сейчас работаете? Однозначно ли повышение качества означает и рост цены автомобиля?

– Памятна вибрация рулевого колеса, связанная с тем, что не был выдержан зазор между рулевой рейкой и упором. Мы ввели вкладыш, который гарантировал стабильность зазора, и сократили количество претензий по этой причине в восемь раз.

Вопросы, касавшиеся ремня вспомогательных агрегатов, смогли решить, организовав дополнительные контрольные операции на предприятии поставщика и заменив материал ремня, а также его конструкцию.

Улучшение качества в 80% случаев не требует затрат, поскольку достигается лишь ответственным выполнением обычной работы (это касается и проектирования, и производства, и выходного контроля). В некоторых случаях изменение конструкции повышает стоимость комплектующих, но если при этом устраняются претензии к качеству, то сокращаются и затраты на ремонт по гарантии. То есть исчезает причина для увеличения конечной цены.

– А какого рода дефекты пока не удается устранить?

– Наиболее сложны в устранении те, которые требуют изменения конструкции или поиска нового поставщика. Кроме того, решение подобных проблем часто требует серьезных финансовых инвестиций. Если затраты небольшие, мы реагируем сразу же.

ВСЕ ЗАВИСИТ ОТ ПАРТНЕРОВ

– Будут ли смежники внедрять ваши методы контроля качества?

– В числе новых методик, которые АВТОВАЗ применяет для развития поставщиков, есть внедрение у них специального плана управления; этот процесс отслеживают наши специалисты. От того, как реализуется эта система, зависит, будем мы продолжать работу с партнером или нет.

– Другими словами, вы планируете в ближайшем будущем сменить некоторых поставщиков. Как будут изменяться требования к ним?

– Что касается действующего производства, стратегия АВТОВАЗа в том, чтобы перестать работать со смежниками, поставляющими заводу некачественную продукцию, и помочь улучшить показатели тем партнерам, которые готовы модернизировать свое производство. Кстати, хочу отметить, что качество поставляемых АВТОВАЗу деталей в этом году улучшилось в четыре (!) раза. Как я уже сказал, при освоении новых автомобилей мы выбираем только лучших поставщиков – по критериям нашего альянса.

– Насколько может улучшиться качество благодаря единой панели поставщиков «АВТОВАЗ-Рено-Ниссан»?

– Создание такой панели партнеров позволит добиться снижения затрат; также мы начнем применять одни и те же методики для оценки смежника, уровня его подготовки к работе с нами. АВТОВАЗ будет помогать в обучении и поддерживать тех поставщиков, которым это необходимо, и отказывать в контрактах тем, кто этого не заслуживает. Наша цель: уровень качества продукции поставщиков АВТОВАЗа должен быть таким же, как у альянса.

– Станут ли автомобили «Лада» дороже после введения единой панели поставщиков?

– Цена их не вырастет. Фактически комплектующие, которые мы планируем закупать, должны быть дешевле, потому что вырастут объемы нашего заказа.

– А как изменится качество после запуска новых моделей в 2011–2012 годах?

– Результаты реализации нашей комплексной программы «ЛАДА КАЧЕСТВО» (Lada Quality Program, LQP) и работы по развитию новых поставщиков в полной мере проявятся при производстве модели «Гранта» – оно стартует уже в конце следующего года. На АВТОВАЗе внедрена и уже начала давать эффект процедура обеспечения качества на фазе проектирования. По нашим ожиданиям, уровень сборки «Гранты» будет очень близок к европейским стандартам.

– Не собираетесь ли создать форум по вопросам качества «Лады», где потребители могли бы высказать свои претензии, пожелания?

– Хорошая идея! На сайте АВТОВАЗа в ноябре заработала страница нашей дирекции. А в Интернете есть сайты клубов любителей «Приоры» и «Калины», где наши потребители обсуждают проблемы и дают советы друг другу. Обратная связь с людьми, которые покупают наши автомобили и ездят на них, очень важна для нас.

«НА АВТОВАЗе ВНЕДРЕНА И УЖЕ НАЧАЛА ДАВАТЬ ЭФФЕКТ ПРОЦЕДУРА ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАЧЕСТВА... ПО НАШИМ ОЖИДАНИЯМ, УРОВЕНЬ СБОРКИ «ГРАНТЫ» БУДЕТ ОЧЕНЬ БЛИЗОК К ЕВРОПЕЙСКИМ СТАНДАРТАМ».

– Какие иностранные машины – прямые конкуренты «Лады» на нашем рынке?

– Мы считаем, что сегодня это бюджетные модели «Шевроле», «Форда», «Шкоды», «Рено» и машины корейских производителей.

– Вы сами на каком автомобиле ездите?

– У меня универсал «Лада-Приора».

«Шевроле-Круз»-хэтчбек.

«КИА-Соул».

«СанЙонг-Нью Актион».

СМОТРИТЕ, КТО ПРИШЕЛ!

Оптимисты уверяют, что кризис уже закончился, пессимисты предупреждают, что нас еще ждут экономические проблемы. А производители тем временем продолжают наращивать выпуск автомобилей в России. Какие новые модели появятся в наступившем году, выяснял **Игорь Моржаретто**.

ПОПРОЩАЕМСЯ С КЛАССИКОЙ

Главное событие года на АВТОВАЗе – запуск в серию бюджетного седана «Лада-Гранта». По планам это произойдет в третьем квартале. На финишную прямую выйдет подготовка совершенно новой модели – универсала «Лада» на платформе В0 (он пойдет с конвейера весной 2012 года). Кроме того, на серийных моделях («Приора», «Калина») появится в качестве опции навигационная система ГЛОНАСС; получит развитие газовая тема – наконец-то начнется выпуск модификаций с газовым оборудованием. А еще в 2011 году окончательно покинут цеха предприятия в Тольятти все модели «классического» семейства. Однако они не канут в Лету – «пятерка» и «семерка» переедут в Ижевск.

Но у «ИжАвто» есть и иные перспективы: если будет достигнуто соглашение с концерном «Хёндай-КИА», на конвейере вновь появятся корейские модели. Какие? Пока не знаем, переговоры продолжаются.

Компания «Соллерс» на заводе в Набережных Челнах развернет полноценное производство седана «ФИАТ-Линия», но этот проект рассчитан всего на два года. А во Владивостоке начнется сборка кроссовера «СанЙонг-Нью Актион». Все остальные модели продолжат жизнь, за исключением старого «Актиона».

Пока окончательно не определены планы ГАЗа. Руководители ведут переговоры сразу с двумя потенциальными партнерами. Концерн «Даймлер» собирается инвестировать более 200 млн. евро в производство грузовичков «Мерседес-Бенц Спринтер», а «Фольксваген» планирует собирать здесь же несколько легковых моделей, поскольку мощностей собственного завода в Калуге уже не хватает. Причем проект «Фольксвагена» может стартовать совсем скоро, а вот «мерседесы» начнут выпускать лишь через год. Но это, повторяю, пока лишь планы. Точно известно одно: появление на конвейерах ГАЗа легковых иномарок означает окончательное прекращение выпуска «Волги-Сайбер».

Калининградский АВТОТОР, похоже, пережил кризис лучше всех и планирует нарастить объемы производства по всем брендам. Появятся и новинки. В придачу к пяти моделям КИА, которые уже давно здесь собирают («Рио», «Сид», «Каренс», «Мохаве», «Спортидж»), в январе калининградскую прописку получит «Соул». Обещают появление новых моделей и под маркой «Шевроле», но каких конкретно – неизвестно.

А вот ситуация на ТагАЗе (недавно завод был переименован

«Форд-Фокус 3».

«Ниссан-Мурано».

«Рено-Флюэнс».

Выпуск кроссовера и семейного седана обещают начать на ТагАЗе.

в «ТагАвтоПром») куда более сложная. Вроде бы удается договориться и с кредиторами, и с поставщиками машинокомплектов, но планы на нынешний год достаточно расплывчатые. Основной моделью остается «Хёндай-Акцент», будет продолжена и сборка старой «Сонаты». Пока не решена судьба «Санта-Фе» и «Портера». За выпуск китайских машин формально отвечает новая компания «ТагАЗ Интернешнл», но сборка происходит на тех же мощностях. В 2011 году с конвейера будут сходить модели под брендом «Вортекс»: «Эстина» (бывшая «Чери-Фора»), «Тинго» (экс-«Тигго») и «Корда» (рестайлинговый «Амулет»). Серийный выпуск седана BYD F3 должен стартовать в первом квартале; позже, возможно, появится еще одна машина этой компании и кроссовер JAC Rein. Еще в планах выпуск моделей под собственным брендом «ТагАЗ», в том числе двух новых – из тех, что показали на автосалоне в Москве...

Еще один «чисто российский» автозавод озвучил амбициозные планы – черкесский «Дервейс». В придачу к «Хайме-3», запущенной в производство в ноябре, в этом году появится на конвейере хэтчбек «Хайма-2». Кроме того, в Черкесске, видимо, начнут собирать еще один «Лифан» – 320, хэтчбек (в придачу к «Бризу» и «Солано»), а также одну-две «Джили».

ПРИЯТНЫЕ ЗНАКОМСТВА

Сборочные предприятия иностранных концернов, возможно, заработают по новым правилам промсборки. Несмотря на вероятные изменения условий игры, почти все фирмы запланировали как минимум расширение производства.

Концерн «Дженерал моторс» на заводе в Санкт-Петербурге организовал вторую смену, чтобы достичь запланированной мощности в 60 тыс. автомобилей в год. На конвейере появятся обновленные кроссоверы «Опель-Антара» и «Шевроле-Каптива», а к седану «Шевроле-Круз» добавится хэтчбек. Будет продолжаться выпуск новой «Астры» (старую все еще собирают в Калининграде).

«Форд» во Всеволожске во второй половине года перейдет на совершенно новый «Фокус» третьего поколения.

На предприятии «Хёндай» в Питере с января стартует производство седана «Солярис».

Его сосед по промзоне Каменка – завод «Ниссан» в придачу к «Теане» и «Х-Трейлу» освоит сборку кроссовера «Мурано».

Калужский «Фольксваген» продолжит выпуск моделей «Поло Седан» и «Тигуан». Методом крупноузловой сборки будут строить вседорожник «Туарег» и коммерческий «Транспортер». Возможно, появится в Калуге и новый «Пассат». Останутся и «шкоды»: «Октавия» и «Фабия».

Еще одна хорошая новость: на московском «Автофрамосе» в дополнение к «Сандеро» и «Логану» начнут выпускать кроссовер «Дастер», а также освоят модели более высокого класса – «Меган» и «Флюэнс».

Пока хранят молчание по поводу перспектив в компаниях «Тойота» (завод в Санкт-Петербурге), «Пежо», «Ситроен» и «Мицубиси» (предприятие в Калуге).

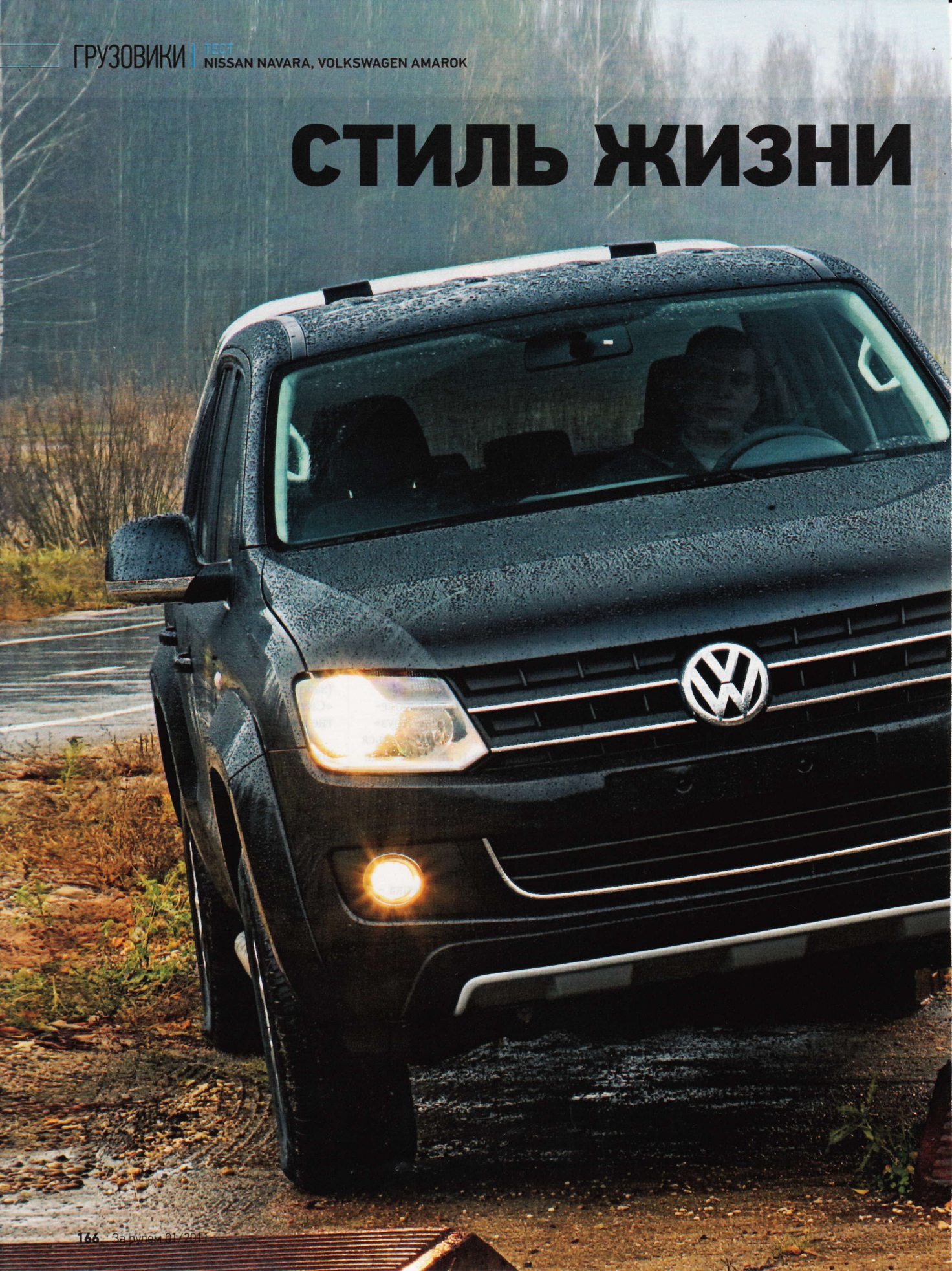
Как бы то ни было, по прогнозам агентства «АВТОСТАТ», в 2011 году в России будет продано 2,05 млн. легковых автомобилей. Из них 1,45 млн. (свыше 70%!) – российской сборки (660 тыс. шт. – отечественных марок, 780 тыс. шт. – иностранных), остальное импорт. Так что мы вновь входим в десятку стран – крупнейших производителей автомобилей. И это уже факт. ЗР

«Лада-Гранта» (пока только прототип).

НОВЫЕ МОДЕЛИ НА АВТОЗАВОДАХ РФ в 2011 году

Завод	Модель	
	появится	уйдет
АВТОВАЗ	«Лада-Гранта»	ВАЗ-2105/07
«ИжАвто»	ВАЗ-2105/07	
«Соллерс»-Дальний Восток	«СанЙонг-Нью Актион»	«СанЙонг-Актион»
АВТОТОР	«КИА-Соул»	
ТагАЗ	BYD F3	
«Дервейс»	«Хайма-2», «Лифан-320», «Джили»	
«Джи-Эм»-СПб	«Шевроле-Круз»-хэтчбек	
«Хёндай»-СПб	«Хёндай-Солярис»	
«Ниссан»-СПб	«Ниссан-Мурано»	
«Форд»-Всеволожск	«Форд-Фокус 3»	«Форд-Фокус 2»
«Автофрамос»	«Рено-Дастер», «Рено-Меган», «Рено-Флюэнс»	

СТИЛЬ ЖИЗНИ



Неужели пикап – по сути, утилитарный автомобиль – способен подарить новые, необычные ощущения? Этим вопросом задался **Денис Арутюнян**, сравнивая обновленный «Ниссан-Навара» с дебютантом рынка «Фольксвагеном-Амарок». Психологический эксперимент зафиксировал **Константин Якубов**.

Nissan Navara

Машину последнего поколения после очередной модернизации начали продавать в России летом 2010 года.

ДВИГАТЕЛИ: дизельные, 2,5 и 3,0 л (190 и 231 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая; 5- или 7-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: XE, SE, LE.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 279 450–1 842 200 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,5 л, 190 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация LE, 1 602 700 руб.

КОМУ И КАК СИДЕТЬ

Пикапы в России – явление почти мистическое: редко кто использует их по прямому, грузовому назначению. Тем не менее поклонников у них немало. За что любят пикапы? Прежде всего за стиль, который у многих ассоциируется с Диким Западом. Ведь, как-никак, пикап – это, конечно же, Америка, стетсоны, ковбои... Даже взобраться на такую громаду – все равно что оседлать мустанга.

Вот «Навара»: сразу понятно, сколь внушительны габариты. Обтерев брюками трубу-подножку, вскарабкиваешься на плоское, но удобное «грузовое» сиденье, окидываешь взглядом огромную панель, хватаешься за большой руль... и понимаешь: все это уже где-то видел. И правда, тому, кто хоть раз сидел в любом пикапе, здесь многое знакомо. Только сделано все на порядок лучше. Утилитарные машины, как правило, довольствуются спартанской отделкой. А салон «Ниссана» хоть и не претендует на роскошь, но привлекает дорогим пластиком классической передней панели и неплохой кожей кресел. Да и комплектация на уровне: двухзонный климат-контроль, акустика Bose и встроенная навигация.

За хорошую обзорность спасибо обширному остеклению, низкому «подоконнику» и большим зеркалам. Ну а простор и вовсе вызывает восторг: до правой двери водителю не дотянуться, над головой места хоть отбавляй. Правда, во втором ряду ситуация немного иная. Подушка дивана, как и на других пикапах, расположена так низко, что пассажиры вынуждены сидеть задрав колени. Но по длине места в самый раз.

Вторично испачкав брюки о широченный порог, взбираюсь на капитанский мостик «Амарока». Странно – снаружи автомобиль подавлял своими

Приборы «Навары» не блещут оригинальностью, но функциональность от этого, как известно, не страдает.

По качеству отделки салона «Ниссан»-пикап ничем не уступает дорогому вседорожнику.

Управление вездеходным потенциалом «Навары» сконцентрировано в «шайбе» на консоли.

Volkswagen Amarok

Пикап представили в начале 2010-го, к осени машины появились в России.

ДВИГАТЕЛИ: дизельные, 2,0 л (122 и 163 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trendline, Robust, Highline.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 013 200–1 277 400 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 163 л.с., 6-ступенчатая механика, комплектация Highline, 1 277 400 руб.

размерами, а внутри уютен, как любой другой «Фольксваген». Белые «очки» приборов, совсем не большой (по меркам пикапов) руль, кнопки «музыки» и климатической установки на консоли – эти элементы точь-в-точь как на прочих моделях немецкой фирмы. Поначалу только огромные стекла и «лопухи» зеркал напоминают о грузовой природе машины. Сидишь опять же как в легковой машине – умеренно жесткое кресло аккуратно обнимает тело. В общем, после «Ниссана», даже с его претензиями на комфорт, чувствуешь себя словно в обычном легковом автомобиле. Ну или в кроссовере. Только простора гораздо больше: «Амарок» крупнее «Ниссана» во всех измерениях, поэтому на тесноту жаловаться не придется даже сумоистам.

А как сзади? Отлично! Отбросив устаревшие стереотипы, немцы сделали второй ряд по лучшим легковым канонам – просторным и удобным.

ДОРОГОЙ ДАЛЬНЕЮ

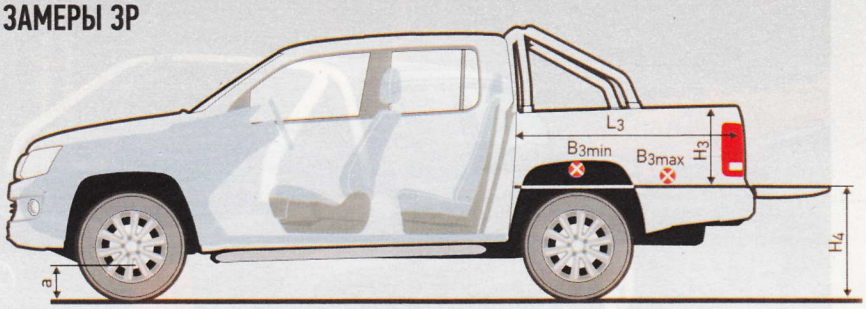
«Навара» по ездовым свойствам – типичный пикап. Но в отдельных моментах все-таки чуть выше среднего уровня. Например, по динамике. Под раскатистое тарахтение 2,5-литрового турбодизеля машина удивительно энергично разгоняется. Под стать бодрому двигателю настроен и автомат – переключает передачи своевременно и почти незаметно. Вот только истинного водительского удовольствия эти скоростные упражнения не доставляют. Во-первых, звук раскручиваемого двигателя: монотонной навязчивостью он скоро начинает надоедать. Во-вторых, плавность хода: любая трещина в асфальте заставляет автомобиль тяжело вздрогнуть, ну а крупные ямы и вовсе выбивают «Ниссан» из равновесия. Конечно, можно загрузить в кузов 200–300 кг

Белое на черном – новая классика от немецкого концерна. На наш взгляд, красиво и удобно.

Закройте эмблему и попробуйте понять, в какой машине находитесь. Корни «Фольксвагена» узнаются безошибочно.

Кнопки режимов трансмиссии у «Амарока» сгруппированы вокруг рычага коробки передач.

ЗАМЕРЫ ЗР



⊗ – поперечный размер

Модель	A	L_3	H_3	$B_{3\ min/max}$	H_4
NISSAN NAVARA	215	1490	470	1125/1590	790
VOLKSWAGEN AMAROK	200	1500	530	1210/1600	840

Танцы с рулеткой вокруг автомобилей показали: грузовая площадка «Фольксвагена» чуть больше. Но у японской машины несколько меньше погрузочная высота. Под моторным отсеком «Навары» обычный стальной лист, от земли его отделяют 215 мм. Неплохо. У «Амарока» просвет меньше, всего 200 мм. Зато под картером даже базового авто – четыре массивных трубы. Случись с хода удариться брюхом о камни, такая защита наверняка выстоит. А за доплату установят дополнительные металлические щитки.

балласта... Но кто будет с этим возиться на имиджевом автомобиле? Еще один резон против «гонок» – рулевое управление. Оно настроено явно для внедорожной езды: крутить баранку приходится на слишком большие углы.

С первых метров езды на «Фольксвагене-Амарок» вновь вспоминаю... другие автомобили этой марки. Поверьте, массивный пикап воспринимаешь как компактный кроссовер! Двухлитровый дизель с двойным наддувом отменно разгоняет автомобиль, а щелкать великолепным рычагом шестиступенчатой ручной коробки одно удовольствие. По разгону «Фольксваген», даром что слабее на 27 сил, идет как минимум на уровне более мощного «Ниссана». Рулить здесь гораздо проще: передаточное отношение – как у обычной легковой машины.

Но больше всего удивила подвеска «Амарока». Она прекрасно справляется с дорожной мелочью, не пасует и перед крупными ухабами. Но самое главное – почти не доставляет неудобств специфичной для пикапов тряской.

Второй ряд кабины «Фольксвагена» сделан по канонам легковых вседорожников.

Задний диван «Ниссана» назвал бы удобным, кабы не слишком низкая подушка.

ЧЕМ ЛУЧШЕ ВЕЗДЕХОД...

...тем дальше идти за трактором. Как поведут себя машины на разбитой лесной дороге, где в глубокой колее чавкает грязь с водой? Для начала задействуем внедорожный арсенал. В «Наваре» для этого следует включить полный привод, отключить ESP, заблокировать межосевой и задний межколесный дифференциалы. В крайнем случае можно перейти на пониженную передачу. Но вряд ли это понадобится: «Ниссан» словно не замечает дорожных проблем. С полным презрением к преградам он легко проползает даже самые коварные места. Главное – не торопиться и не обращать внимания на слышимый время от времени хруст (оказывается, систему стабилизации отключить полностью нельзя).

К «Амароку» на бездорожье надо приноравливаться. Поначалу я было активировал весь внедорожный набор: привод на передние колеса, пониженную передачу, межосевую и заднюю межколесную блокировки. Машина натужно, с трудом поползла по проселку. А после короткой остановки тронуться с места не смогла: противобуксовочную электронику полностью отключить нельзя, а она стала коварно душить мотор. Так дело не пойдет! Меняю тактику: включаю только полный привод и нажимаю волшебную кнопку *Off Road* – с ее помощью системы активной безопасности переходят во внедорожный режим. Автомобиль легко вырвался из скользкой западни. Электроника в этом режиме стала вмешиваться гораздо реже и, как правило, по делу. Отрадно, что в резерве остались еще блокировки – наличие скрытых возможностей греет душу.

Отмывшись после грязевых ванн, задумался: какая машина лучше? В «Наваре» во всем ощущается многолетний опыт постройки пикапов. Это богато отделанный, мощный, но все же грузовой автомобиль. «Амарок» дарит новизну ощущений, ранее не знакомую владельцам большинства пикапов, – в первую очередь это управляемость, близкая к легковым стандартам. Последнее качество и сделало «немца» победителем теста. Но на бездорожье «Фольксваген» оказался слабее. А для кого-то именно это станет решающим фактором при выборе пикапа. **ЗР**

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
NISSAN NAVARA	8	8	8	8	8	8	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8,1
	+ Отличный внедорожный арсенал, богатые комплектации.								− Низкий задний диван, откровенно грузовая ходовая часть.							
VOLKSWAGEN AMAROK	8	8	8	7	9	8	9	9	9	9	9	8	8	8	8	8,3
	+ Просторный салон, отличная подвеска и управляемость.								− Неоднозначное поведение на бездорожье, скромные базовые комплектации.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	NISSAN NAVARA	VOLKSWAGEN AMAROK
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5296/1848/1802/3200	5254/1954/1834/3095
колея спереди/сзади	1570/1570	1648/1644
Радиус поворота, м	6,7	6,5
Масса снаряженная/полная, кг	2000/2805	2178/3040
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,7	11,1
Максимальная скорость, км/ч	178	181
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80	ДТ/80
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,7/7,5/9,0	9,7/7,0/7,9
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	дизельный	дизельный
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	2488	1968
Степень сжатия	15,0	16,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	140/190 4000	120/163 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	450 2000	400 1500–2000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A5	M6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,83/2,37/1,52/1,00/0,83/2,61	4,81/2,54/1,50/1,00/0,76/0,62/н.д.
Главная передача	3,53	4,1
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/зависимая рессорная	на двойных поперечных рычагах/зависимая рессорная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	255/65R17	255/60R18

ВЫСОКИЕ ОТНОШЕНИЯ

Этот океанский лайнер дальнего плавания заметен даже среди совсем не щуплых аналогов. С модернизированным «Рено-Магнум» знакомство свел **Сергей Канунников**. Фото **Георгия Садкова**.

Оказывается, шутку о водителях «Магнума» повторяют не только в России, но и в соседних странах. Характерные признаки шофера флагманского «Рено»: след зубов на документах и грязные ладони. Сохранить их чистыми, взбираясь по лесенке в кабину, действительно нелегко. Но мой тягач чистый. Да и брать зубами документы, чтобы надежней ухватиться за поручни, к счастью, не надо.

Шаг с лестницы влево, и я в «комнате» высотой более 2 м! Напротив гигантского ветрового стекла – две спальные полки размером 1983×740 мм. Над ними багажное отделение, похожее на те, что в салонах самолетов, – объем 95 л. Над ветровым стеклом, кстати, тоже емкости, самая большая – посередине. Эти обычно заполняют микроволновой печью, телевизором. Набор зависит от пристрастий капитана корабля. Простор для деятельности по созданию уюта огромный. Всего в кабине «Рено» емкостей на... 1090 л! Не каждый легковой универсал похвастается таким запасом.

По органам управления гигант «Магнум» очень близок к современным легковым автомобилям. В чем-то, пожалуй, даже удобней. Кнопки и рычажки крупные, видные. А благодаря окружающей водителя панели они и прекрасно доступны. Основной прибор – тахометр, цифровой спидометр встроен в его циферблат.

Сиденье, разумеется, на пневмоподвеске (по заказу – такое же для пассажира). Это, понятно, ручник. А где же селектор коробки передач? (Она, кстати, в базовой комплектации автоматизированная, с возможностью ручного переключения.) Опытный дальнобойщик, не ездивший прежде на «магнумах», нашел его не сразу. Управление коробкой – справа под рулем, где у легковых машин, как правило, лишь рычажок стеклоочистителя. Поначалу непривычно, но в общем-то удобно. Обычную механическую коробку передач установят по заказу.

Под огромной кабиной знакомый, но модернизированный рядный 6-цилиндровый двигатель DX 13. На этой машине 480-сильный. Есть также версии в 440 и 520 л.с. Предлагают два варианта рамы – для более и для менее тяжелых условий эксплуатации, несколько видов топливных баков. Передняя подвеска рессорная или пневматическая, сзади – пневмобаллоны в базе. В стандартной комплектации – дисковые тормоза всех колес; ABS совмещена с противобуксовочной системой и системой стабилизации. Есть и устройство, помогающее стартовать на тяжелом автопоезде в гору. Среди опций, как и у породистого легкового автомобиля, предусмотрена система

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

RENAULT MAGNUM 500.19 T 1100

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	5910×2550×3764
колесная база, мм	4120
Полная масса автопоезда, кг	40 000

ДВИГАТЕЛЬ: DX 13, P6, 12,8 л, 353 кВт/480 л.с. при 1400–1900 об/мин, 2400 Н·м при 1030–1400 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: A12.

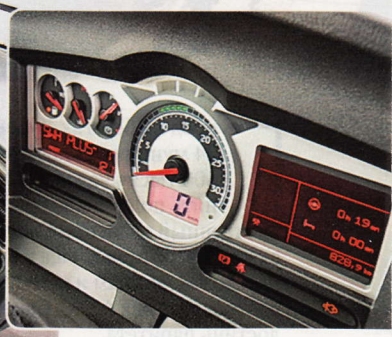
РАЗМЕР ШИН: 315/70R22,5 M.

Рычажок управления коробкой передач – под рулем. Электростеклоподъемники имеются даже в не самой богатой комплектации.

предупреждения при нарушении правил прохождения разметки или опасном сокращении дистанции до препятствия спереди.

Ну нельзя на этом не прокатиться! Пусть и недалеко. Органы управления, считай, легковые; руль легкий и понятный. С отзывчивыми тормозами общий язык нашел с первого нажатия. Непривычно, что при селекторе, установленном в положение *D*, грузовик не катится вперед при отпускании педали тормоза. Чтобы тронуться, нужно нажать на газ. А делать это нежно с непривычки непросто – уж больно отзывчив мощный двигатель, норовящий разогнать пустой тягач с прытью легкового автомобиля. Осталось половчее спуститься из рубки этого огромного дорожного лайнера. Теперь понимаю: в иронии по отношению к водителям «магнумов» определенно есть большая доля зависти. ЗР

Цифровой спидометр немного непривычен. Но для такой машины он все же не главный прибор.



Доступ к кнопкам очень удобен. А размер у них такой, что не промахнешься.

АВТОБУСУ – ЗЕЛЕНЫЙ!

Работу образцового маршрута **Владимир Аркуша** проинспектировал в Нанте, на западе Франции.

В зонах остановок полотно заглубили, так что пассажиры оказываются почти вровень с полом машины. Аппарель из третьей двери выдвигается автоматически.

Город на берегах Луары включил в себя 24 муниципальных района, где живут почти 600 тысяч человек. По-настоящему объединить подобный город способен только общественный транспорт, модернизацией которого власти озаботились еще в 1980-х. Сегодня объемы перевозок личным и коммунальным транспортом соотносятся как 60:40, ближайшая задача – достичь паритета.

Преимущества коллективного передвижения стали особенно наглядны с появлением современных трамваев. Космического дизайна экспрессы – бесшумные, вместительные, комфортные – ничем не напоминают лязгающие тихоходные поезда прошлого века. Но когда понадобилось связать с центром города еще один важный район, выяснилось, что затраты на прокладку новой линии трамвая несоразмерны ожидаемому количеству пассажиров. Автобус же уступал трамваю как вместимостью, так и скоростью. Тогда нашли третий путь – скоростной автобус. Его главные особенности – обособленная полоса движения, проложенная посередине дороги, и продуманная связь с другими видами транспорта. Помимо порядкового номера 4, маршрут стал известен как Busway – «Автобусный путь». И не только из-за выделенной полосы, приподнятой над уровнем дороги. Благодаря АСУ у «четверки» бесспорный приоритет проезда всех перекрестков: когда к ним приближается автобус, светофор переключается на зеленый, а на развязках с круговым движением «басвей» проложен... по диаметру круга – то есть напрямую! По сути, автобус останавливается только для входа-выхода пассажиров и проходит 7-километровый маршрут со средней скоростью 21 км/ч. На этом пути устроено пятнадцать остановок, девять из них позволяют пересесть на автобусы других маршрутов. Интервал в часы пик три минуты, в обычное время – шесть.

Поскольку маршрут прокладывали из пригорода в центр, одной из задач поставили разгрузку городского ядра от личных автомобилей. Вдоль автобусного пути оборудовали четыре перехватывающие стоянки на 1100 мест. Обладатели билетов на общественный транспорт паркуются на них бесплатно; в то же время подняли плату за парковку в центре города.

Немаловажно, что 1 км трассы Busway, построенной за полтора года, обошелся в 7,5 млн. евро против 22 млн. за километр трамвайного пути, прокладка которого заняла бы четыре года.

Маршрут обслуживают 18-метровые автобусы «Мерседес-Бенц Цитаро», построенные специально для Busway. Двигатели мощностью 240 кВт/326 л.с. работают на сжатом природном газе. Восемь баллонов на крыше вмещают 1520 л топлива, этого хватает на целый рабочий день. Всего закуплено два десятка машин, пятнадцать из них выходят на трассу, остальные в резерве или проходят ТО.

Сданный в эксплуатацию в ноябре 2006-го, Busway в первый же год стал обслуживать до 25 тыс. пассажиров ежедневно, опередив расчеты на три-четыре года. Есть основания говорить об успехе проекта, тем более что на «автобусный путь» вступили 37% тех, кто ранее добирался в центр на личном авто. За счет этого поток легковых машин вдоль маршрута сократился за четыре года с 25 до 18 тысяч.

Автобусам постарались придать как можно больше сходства... с трамваем – именно он стал для горожан эталоном комфорта и быстроты передвижения.

Настойчивость и последовательность, с которыми в этом да и в других городах Европы развивают общественный транспорт, весьма показательны. Только во Франции одобрено 24 проекта автобусных маршрутов с повышенным уровнем сервиса, 100 км линий уже проложено. Еще более эффективные и протяженные линии скоростного автобуса действуют в таких мегаполисах, как Стамбул, Сан-Паулу, Кейптаун. Как говорится, было бы желание. ЗР

Бордюр остановки слегка выдвинут вперед, что позволяет вплотную подъехать к перрону, не крутя руль. Отшлифованный гранит не «грызет» боковину шины.

К узловой парковке (видна лишь малая ее часть) подходит несколько маршрутов обычного автобуса. «Басвей» проложен по мосту, с которого сделан снимок.

На правах рекламы

ПРИВЯЗАННЫЕ

Жаль, если из-за внезапной нелюбви городского начальства москвичам вскоре будут напоминать о троллейбусах лишь кадры старых кинофильмов. Троллейбус повсюду давно прошел пик популярности, но кое-где остается незаменимым городским транспортом. Каков сегодняшний троллейбус в мировом масштабе, разбирался **Алексей Воробьев-Обухов**.

Для начала очень короткий экскурс в историю вопроса: идею троллейбуса впервые высказал Вильгельм Сименс, брат того самого Вернера фон Сименса, который открыл под Берлином первую троллейбусную линию аж в 1882 году! Наши тоже не дремали, и, если бы не русско-японская война, в 1905 году троллейбусы бегали бы от Новороссийска до Сухуми (был такой проект у пионера отечественного автомобилестроения Петра Фрезе). Реально же слава досталась руководителю реконструкции Москвы Лазарю Кагановичу. В его честь были названы в 1933 году первые московские троллейбусы ЛК-1.

ЧТО НУЖНО ДЛЯ ЛИНИИ?

Прежде всего – ровные дороги (из-за колдобин штанги будут то и дело срываться с проводов), контактная сеть и мощные питающие подстанции. Провода троллейбусных линий медные, имеют сечение сложной формы. По ним скользят графитовые вкладыши токоприемников, которые по мере истирания

Стильный троллейбус «Кристалис» фирмы «Ирисбас» автор сфотографировал в Лионе – одном из шести троллейбусных городов Франции. Кроме футуристического дизайна, его отличает применение мотор-колес. Довольно редкое пока решение позволяет очень низко опустить пол. Плата за технический прогресс – более высокая цена машины, сложность обслуживания и меньший КПД.

Выделенная – в буквальном смысле слова – полоса движения для троллейбуса в Венесуэле: автомобиль сюда при всем желании не заедет, зато троллейбусу не грозят пробки, не мешают пешеходы, а его водитель может расслабиться: куда же он из колеи-то денется!

Обратите внимание: здесь контактная сеть только начинается! Водитель братиславского дуобуса (так называют троллейбусы с дополнительным дизельным мотором, способные совершать длительную поездку в «отвязанном» режиме) просто нажимает кнопку – штанги плавно поднимаются к проводам и улавливаются направляющими. Теперь ДВС можно выключить и ехать дальше без шума и выхлопа.

Во французском Нанси такие вот троллейбусы с направляющим колесом бегают вдоль центрального рельса. Руль есть, и он даже работает, когда троллейбус переходит на участок маршрута, лишенный направляющей. Похоже на трамвай? Не спешите...

заменяют. Еще бы, прижимное усилие здесь порядка 100 кг! При такой нагрузке возможны скорости движения лишь до 60–70 км/ч, иначе неизбежен сход штанг с проводов. Для разветвления маршрутов используют стрелки с электромагнитным приводом. Обычно они всегда включены для движения направо, но если троллейбус подходит к определенному месту с включенным двигателем, то замыкается цепь соленоида и стрелка переводится налево. Возврат происходит под действием пружины.

Напряжение в сети постоянное, 600 или 750 В (хотя известны сети с напряжением 850 и даже 1000 В!). Тяговый двигатель в последнее время питают трехфазным переменным током, получаемым на выходе силового инвертора. Эта весьма дорогая и чувствительная к соли и воде электротехника обычно располагается на крыше.

Вот это уже и в самом деле почти трамвай: в городе Кан (Франция) пошли дальше и использовали направляющий рельс как «нулевой» провод, что позволило избавиться от штанг, соскакивающих с проводов. И все же это не рельсовый транспорт, хотя французы и называют его трамваем на пневматиках.

На правах рекламы

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

KAMAZ - 65117

Бортовой тягач с высокой эксплуатационной эффективностью. Комплектуется двигателем Cummins, коробкой передач ZF и платформой 7800x2470мм. Увеличены грузоподъемность (до 14,5 т) и межсервисный пробег (до 30 тыс.км)

Весь товар сертифицирован. Реклама.

KAMAZ

Call-центр: 8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

В Цюрихе, Люцерне или Женеве можно прокатиться, а заодно совершить пробежку от хвоста до головы сверхдлинного (24,7 м!) сочлененного троллейбуса «Хесс-Лай Трэм3». Первая и четвертая оси у него управляемые, вторая и третья – ведущие. В стране организовано троллейбусное движение еще в 12 городах, кроме столицы. Любовь к электротранспорту можно объяснить наличием дешевой и экологичной энергии местных ГЭС и сложным рельефом местности, позволяющим вовсю пользоваться рекуперацией.

Два слова об электробезопасности. Наверное, многие слышали, что в сырую погоду при посадке-высадке пассажирам порой грозила опасность получить чувствительную встряску током. Дело в том, что у старых троллейбусов были моторы постоянного тока и балластные резисторы под полом, а изоляторы могли покрыться влагой и солью... Теперь в инверторах применяется гальваническая развязка, а потому напряжение, которым питается вся начинка, не связано с напряжением в контактной сети. Не волнуйтесь, током больше не ударит!

ДОРОГО ИЛИ ДЕШЕВО?

Это смотря с чем сравнивать. Если с трамваем, то укладывать рельсы, конечно, дороже, зато трамвай экономичнее. А вот у автобуса КПД куда ниже, да еще и выхлопы... В среднем для троллейбусов можно считать нормой расход энергии 3 кВт·ч/км, но рекуперация при торможении позволяет сэкономить в городе до 25%! С учетом этого показателя троллейбус обходится почти вдвое дешевле автобуса, но последний отыгрывает разницу отсутствием расходов на обслуживание контактной сети и низкой стоимостью обслуживания себя самого.

ГДЕ ПОКАТАТЬСЯ НА «ПРИВЯЗАННЫХ»?

В мире сегодня насчитывается около 400 троллейбусных систем, в которых бегает примерно 40 000 троллейбусов, из них 15 000 – в России. Троллейбусы можно найти в Северной и в Южной Америке, Новой Зеландии, Японии, Китае, Эфиопии

Вальпараисо (Чили). Троллейбусы не просто выглядят старыми – они такие и есть. На переднем плане сочлененные экземпляры швейцарских FBW и «Берна» 1960-х годов, ввезенные в Чили 20 лет назад после долгой службы на родине. Но настоящие сокровища стоят чуть поодаль: это самые древние троллейбусы мира, находящиеся в регулярной эксплуатации, – американские «пульманы». Наиболее престарелый экземпляр выпущен в 1946 году, остальные лишь немногим моложе. Больше в стране троллейбусов нигде нет, а эту линию решили оставить, как особо ценный исторический памятник.

Угадайте, где создан этот стильный троллейбус. Модель АКСМ-420 – детище белорусского завода «Белкоммунмаш», который строит троллейбусы не только для внутренних потребностей, но и на экспорт, например для линий в Белграде.

Трехосные троллейбусы бегают по левой стороне дорог в Веллингтоне (Новая Зеландия). Кроме этих, праворульные троллейбусы встречаются лишь в Японии. Показанные на фото 49-местные машины местного автобусного завода «ДизайнЛайн» в Эшбартоне постепенно заменяют троллейбусы марки «Вольво», которым более четверти века. Благодаря мощным аккумуляторам новые машины могут пройти без контактной сети несколько километров.

Направляющие рельсы появились в начале XXI века, ведь тут необходима компьютеризированная следящая система. А в 1986 году немцы испытывали троллейбус, буквально зажатый между двумя «бордюрами». Здесь курс задавали горизонтально установленные ролики. Заметим, что не весь маршрут проходил по направляющим – на свободных участках водитель брался за руль.

и 25 странах Европы. У нас электролинии есть в 86 городах, в Мурманске проложена самая северная в мире. Другие рекордсмены: самая южная сеть – в Веллингтоне (Новая Зеландия), самая «экваториальная» – в Кито (Эквадор), самая крупная (пока) – в Москве, самая быстрая – в Вероне (до 80 км/ч), самый длинный маршрут – в Крыму.

От общих слов – к картинкам: на них наиболее интересные, на наш взгляд, троллейбусные системы. Вы удивитесь, но «привязанные» привязаны по-разному, а некоторые... почти отвязались! ЗР

Осторожно – прямо над головой провода под напряжением 600 В! Такой даблдеккер трудится при историческом музее под открытым небом в Дадли, графство Уэст-Мидлендс (Великобритания). Если погода позволяет, его верхняя площадка заполнена любителями адреналина и свежего воздуха. В качестве общественного транспорта троллейбус в Англии не используется, но в нынешнем году в парламент представлен проект новой троллейбусной сети.

На правах рекламы

КАМАЗ ГАРАНТИРУЕТ
ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
за 50 000 руб. В МЕСЯЦ!

KAMAZ-65115

Модернизированный автомобиль
- Срок лизинга от 30 до 48 месяцев*
- Авансовый платеж до 30%

* в зависимости от стоимости модели

Весь товар сертифицирован.
Лизинг автотехники осуществляет ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама.

KAMAZ

Call-центр: 8-800-555-00-99
www.kamazleasing.ru
www.kamaz.ru

ЗЕЛЕНЫЙ РЕКОРДСМЕН

Команда энтузиастов компании «Вольво Трак» строит уникальный гибридный тягач «Мин Грин», который должен весной побить мировой рекорд скорости при заезде с места на километр – 166,7 км/ч. На болиде установлен 16-литровый двигатель, мощность которого за счет двойного турбонаддува увеличили с 700 до 1900 л.с. Но это не все: электромотор добавляет еще 200 л.с. и – самое главное для разгона – 1100 Н·м крутящего момента. Клиренс тягача уменьшили до 120 мм, более чем на центнер снизили массу, использовав легкие материалы. Интересно, какова же максимальная скорость экологичного рекордсмена? Во всяком случае, шины рассчитаны на 350 км/ч...

БРАЗИЛЬСКИЙ ИВЕКО

В Бразилии появилась новая модель среднетоннажного грузовика «ИВЕКО-Вертис». На автомобиле установлен дизель NEF4, выпускаемый на местном заводе ФИАТа. Коробкой передач поделилась фирма ZF, тормозами – «Кнорр-Бремзе». С европейскими ИВЕКО эту модель роднит, пожалуй, только выразительный дизайн. Степень локализации ее производства – более 85%.

ЛУЧШИЕ ЗА ГОД

Автобусы «Группы ГАЗ» признаны лучшими на конкурсе «PROдвижение-2010», прошедшем в рамках Международного автомобильного форума-2010. В номинации «Лучший городской автобус в России длиной до 8,0 м» эксперты второй год подряд отдали свои голоса автобусу малого класса ПАЗ-3204. А в классе от 8,1 до 12,0 м победил самый экологичный – ЛиАЗ-5292 EEV (на фото). По итогам интернет-голосования автотранспортных компаний лучшим троллейбусом 2010 года стал низкопольный ЛиАЗ-52082 с возможностью автономного хода. В номинации «Автобус длиной от 12,0 м» специалисты по эксплуатации отметили сочлененный ЛиАЗ-6213, а среди городских и пригородных автобусов длиной от 8,1 до 12,0 м – низкопольный ЛиАЗ-5292.

ТРЕХСТОРОННИЙ «БИЗОН»

Новый самосвал «Пежо-Боксер Бизон» выпускают в 12 вариантах, в том числе с одиночной кабиной и с двойной, а его грузовая платформа может опрокидываться в любом из трех направлений. Водителю такого грузовика работать удобно и комфортно, ведь интерьер самосвала почти такой же, как у легкового авто: есть аудиосистема с CD-плеером, климат-контроль. А ради безопасности автомобиль снабжен двумя эйрбегами и системой стабилизации ESP, автоматически распознающей массу перевозимого груза.

АФРИКАНСКИЙ СУПЕРПИКАП

Южноафриканская тюнинговая компания «Лупини Пауэр» представила пикап «Шевроле-СуперЮте». Если не перевозить на нем груз, то мотора в 535 л.с. хватает на разгон до сотни за 4,5 с. Бешеная скачка на этом не заканчивается и продолжается вплоть до максимальных 282 км/ч! Удивительно – за 91 500 долларов фирма не только продаст вам такой грузовичок, но и даст на него пятилетнюю гарантию (если владелец живет в ЮАР). Еще более странным выглядит обещание среднего расхода горючего в 9,9 л/100 км. Впрочем, покупателей таких авто экономичность не слишком волнует – в отличие от экологов.

ЦЕНЫ

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер
Hyundai																																									
i20	2010	5/120	449 900р.	3/5	1.2	Б,Р4	78	П	М,5	■	■			2					-	■	Э				Есть/4		■													BLOCK	(495)730-44-99, www.block.ru
ix35	2010	5/120	979 900р.	5/5	2.0	Б,Р4	150	П	М,5	■	■			6		■	■		ЦЗ	■	Э			■	Есть/6		■	■			4	■	■		■	■			■	BLOCK	(495)730-44-99, www.block.ru
Santa Fe new FL	2010	5/120	1 196 900р.	5/5	2.4	Б,Р4	174	4x4	А,6	■	■	■		6		■		■	ЦЗ	■	Г			■	Есть/4		■	■			4	■	■	■	■	■	■		■	■	BLOCK	(495)730-44-99, www.block.ru
Mitsubishi																																									
Colt	2009	3/100	449 000р.	3/5	1.1	Б,Р3	75	П	М,5	■	■		■	■		■			ДУ	■	Э				CD/4			■			■									■	BLOCK	(495)231-19-91, www.block.ru
Lancer X	2010	3/100	599 000р.	4/5	1.5	Б,Р4	109	П	М,5	■	■			■		■	■		ЦЗ	■	Э				CD/4			■			■	■	■							BLOCK	(495)231-19-91, www.block.ru
Outlander XL	2010	3/100	929 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	147	П	М,5	■	■			■		■		■	ЦЗ	■	Г				CD/4			■			■	■	■		■					■	BLOCK	(495)231-19-91, www.block.ru
Skoda																																									
Octavia Tour	2009	2/б.о.	524 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■				■		■			ЦЗ	■	Г			■	-/4			■			■	■	■								"ВЕНТУС"	(495)234-39-13, www.ventus.ru
Volkswagen																																									
Multivan GP 2,0 TDI	2010	2/б.о.	1 607 000р.	4/7	2.0	ТД,Р4	102	П	М,5	■	■	■	■	6			■		ДУ	■	Г				-/8			■		■	■	■	■						■	"Атлант-М"	(495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Passat Limousine 1,8 TSI 7-DSG	2010	2/б.о.	981 200р.	4/5	1.8	Б,Р4	152	П	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■	Э			■	CD/8			■			■	■	■	■	■	■				"Атлант-М"	(495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Tiguan 1,4 TSI 6-m 4motion	2010	2/б.о.	1 029 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	150	4x4	М,6	■	■	■	■	6		■		■	ДУ	■	Э			■	CD/4			■			■	■	■		■	■				■	"Атлант-М"	(495)777-6-505, www.atlant-m.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р** рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4x4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
«БУДЕМ ДРУЖИТЬ»	495-771-52-52	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	www.auto-goods.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Mazda, Nissan, Ford, Toyota, BMW
«БУДЕМ ДРУЖИТЬ»	495-771-52-52	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	www.auto-goods.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Kia, Hyundai, Audi, Volkswagen

* **Д** - двигатель, **Тр** - трансмиссия, **Х** - ходовая часть, **Тм** - тормозная система, **Р** - рулевое управление, **П** - подвеска, **К** - кузов, **Э** - электрооборудование, **А** - дополнительное оборудование, аксессуары, **В** - все группы запчастей, **О** - оригинальные запчасти, **Н** - неоригинальные запчасти

ВСЕ КАК В ПЕРВЫЙ РАЗ

Этот сезон, один из самых напряженных в истории Формулы-1, преподнес множество сюрпризов. О том, как он завершался, рассказывает **Максим Вольнов.** Фото: «Ред Булл», «Рено».

Трудно всегда быть лучшим: уж очень тяжелая ноша – служить примером для всех. Не помня об этом, невозможно понять, как «Ред Булл», весь сезон обладавший подавляющим преимуществом, довел чемпионат мира до столь напряженной концовки. Накануне последнего Гран-при лидировал не кто-то из пилотов «Красного Быка», а Фернандо Алонсо!

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

14-й этап, Гран-при Италии

1. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	1:16.24.572
2. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.02,9
3. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	0.04,2
4. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	0.28,1
5. Н. Росберг (Германия, «Мерседес GP»)	0.29,9
6. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	0.31.2
7. Н. Хюлькенберг (Германия, «Вильямс – Косворт»)	0.32,8
8. Р. Кубица (Польша, «Рено»)	0.34,0
9. М. Шумахер (Германия, «Мерседес GP»)	0.44,9
10. Р. Баррикелло (Бразилия, «Вильямс – Косворт»)	1.04,2

15-й этап, Гран-при Сингапура

1. Ф. Алонсо	1:57.53,579
2. С. Феттель	0.02,0
3. М. Уэббер	0.29,1
4. Дж. Баттон	0.30,3
5. Н. Росберг	0.49,3
6. Р. Баррикелло	0.56,1
7. Р. Кубица	1.26,5
8. Ф. Масса	1.53,3
9. А. Сутил (Германия, «Форс Индия – Мерседес»)	2.02,4
10. Н. Хюлькенберг	2.12,8

16-й этап, Гран-при Японии

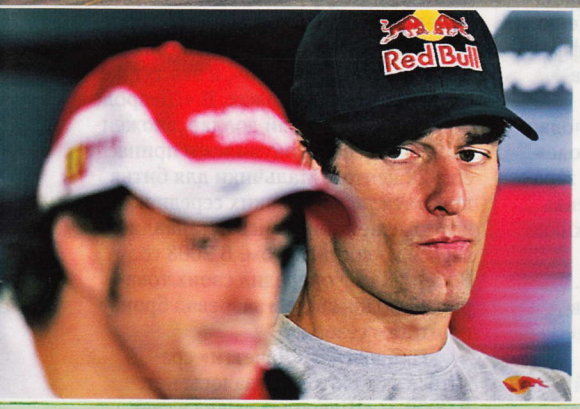
1. С. Феттель	1:30.27,323
2. М. Уэббер	0.00,9
3. Ф. Алонсо	0.02,7
4. Дж. Баттон	0.13,5
5. Л. Хамильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.39,5
6. М. Шумахер	0.59,9
7. К. Кобаяши (Япония, «БМВ Заубер – Феррари»)	1.04,0
8. Н. Хайдфельд (Германия, «БМВ Заубер – Феррари»)	1.09,6
9. Р. Баррикелло	1.10,8
10. С. Буэми (Швейцария, «Торо Россо – Феррари»)	1.12,8

17-й этап, Гран-при Кореи

1. Ф. Алонсо	2:48.20,810
2. Л. Хамильтон	0.14,9
3. Ф. Масса	0.30,8
4. М. Шумахер	0.39,6
5. Р. Кубица	0.47,7
6. В. Лиуцци (Италия, «Форс Индия – Мерседес»)	0.53,5
7. Р. Баррикелло	1.09,2
8. К. Кобаяши	1.17,8
9. Н. Хайдфельд	1.20,1
10. Н. Хюлькенберг	1.20,8

18-й этап, Гран-при Бразилии

1. С. Феттель	1:33.11,803
2. М. Уэббер	0.04,2



Вот так Виталий Петров на 40 кругов закрыл Фернандо Алонсо и Марка Уэббера, косвенно повлияв на распределение наград.

Напрасно Марк Уэббер бросал задумчивые взгляды на Фернандо Алонсо – главная угроза лидерству австралийца пришла с другой стороны.

На счету Себастьяна Феттеля уникальное для столь молодого пилота достижение – 10 стартов в сезоне (больше половины гонок!) с поул-позиции.

3. Ф. Алонсо	0.06,8
4. Л. Хамильтон	0.14,6
5. Дж. Баттон	0.15,5
6. Н. Росберг	0.35,3
7. М. Шумахер	0.43,4
8. Н. Хюлькенберг	1 круг
9. Р. Кубица	1 круг
10. К. Кобаяши	1 круг

19-й этап, Гран-при Абу-Даби

1. С. Феттель	1:39.36,837
2. Л. Хамильтон	0.10,1
3. Дж. Баттон	0.11,0
4. Н. Росберг	0.30,7
5. Р. Кубица	0.39,0
6. В. Петров (Россия, «Рено») \	0.43,5
7. Ф. Алонсо	0.43,7
8. М. Уэббер	0.44,2
9. Х. Альгерсуари («Торо Россо – Феррари»)	0.50,2
10. Ф. Масса	0.50,8

ИТОГИ

Пилоты

1. С. Феттель	256
2. Ф. Алонсо	252
3. М. Уэббер	242
4. Л. Хамильтон	240
5. Дж. Баттон	214
6. Ф. Масса	144
7. Н. Росберг	142
8. Р. Кубица	136
9. М. Шумахер	72
10. Р. Баррикелло	47

Команды

1. «Ред Булл»	498
2. «Мак-Ларен»	454
3. «Феррари»	396
4. «Мерседес GP»	214
5. «Рено»	163
6. «Вильямс»	69

Но мы знаем разгадку интриги: вплоть до осени «Ред Булл» позволял Себастьяну Феттелю и Марку Уэбберу бороться на равных и поочередно отбирать очки друг у друга. На шести последних гонках Феттель неизменно был впереди – в итоге это сработало! Скорее всего, такая концовка вполне отвечала планам команды, еще летом ясно давшей понять, что при всем равенстве симпатий Феттель все же ей более приятен, так как много лет шел к вершине в рамках молодежной программы «Ред Булла».

Но почему на Гран-при Абу-Даби столь бледно выступил Уэббер? Вряд ли австралиец вдруг растратил все свое мастерство. Просто его машина, причем на всех стадиях гонки, не позволяла ему ехать достаточно быстро. Застряв за Виталием Петровым, Алонсо хотя бы пытался обогнать россиянина (Виталий утверждал, впрочем, что за 40 кругов испанец провел всего две реальные атаки). А шедший позади Уэббер лишь с трудом удерживал заданный соперниками темп – какое уж тут сражение за титул! Возможно, на то были и технические причины: к концу сезона пилоты «Ред Булла» в полной мере ощутили на себе лимит моторов (восемь на весь чемпионат) – совсем новых не осталось.

Остается лишь понять, как упустил титул Алонсо. А точнее, почему «Феррари» избрала столь неудачный план на гонку: после пит-стопа испанец оказался позади Петрова, которого так и не смог обойти. Но даже если и обогнал бы, то впереди были еще Нико Росберг и Роберт Кубица. И в такую невыгодную ситуацию, кстати, Алонсо попал из-за Уэббера, в самом начале гонки решив, что следует держаться впереди австралийца и пренебречь ранними пит-стопами Петрова и Росберга. Выходит, и тактика Уэббера тоже изначально была неверна, хотя «ред буллы», судя по уверенной езде Феттеля, вполне могли «пересидеть» всех.

В целом сезон был щедр на сюрпризы, и многое в нем произошло впервые за всю историю Формулы-1. Феттель стал самым молодым чемпионом мира (сбылся наш прогноз двухлетней давности), превзойдя почти на полгода достижение Льюиса Хамильтона. Впервые по ходу сезона лидировали шесть разных пилотов, причем Феттель «захватил лидерство» только после последней, 19-й гонки. Также в первый раз на протяжении пяти сезонов побеждали пять разных пилотов на машинах пяти разных команд. И конечно же, впервые сезон Формулы-1 провел россиянин – очень надеемся, что не последний. ЗР

КОРОНАЦИЯ В МАКАО

Для заводской команды «Шевроле» победа в WTCC – не только жирная точка в конце сезона. Впервые в истории автоспорта модель с корейскими корнями стала чемпионом мира! О том, каким был путь к титулу, рассказывает **Вадим Крючков**. Фото автора.

ЗОЛУШКА

Автомобильный вариант сказки Шарля Перро стартовал в 2005 году. Именно тогда на туринговом чемпионате мира среди благородных марок с солидной гоночной родословной появился новичок. На фоне «Альфа Ромео», БМВ, «Хонды», «Пежо», СЕАТа и «Форда» команда «Шевроле» с моделью «Лачетти» корейского происхождения выглядела, прямо скажем, неубедительно. Подбор пилотов поначалу тоже казался спорным. Отдуваться за всех, похоже, должен был опытнейший Алан Меню. Экс-пилот Формулы-1 Никола Ларини претендовал на роль скорее известной личности, чем первой скрипки команды. А молодой англичанин Роберт Хафф был и вовсе темной лошадкой, чьи результаты не поддавались прогнозированию. Так и вышло – первый сезон провели в роли мальчиков для битья: четвертое место в зачете производителей из пяти возможных. Меню и Ларини набрали по 9 очков, Хафф – три. На подиуме никто из пилотов «Шевроле» не засветился.

Следующий сезон не принес подвижек в командном зачете: у «Шевроле» последнее место. Зато все пилоты заработали по два десятка очков, а Меню и Хафф по разу поднялись на верхнюю ступень пьедестала почета.

Третий год стал переломным. В отсутствие стоящих результатов туринговая программа «Шевроле» могла бесславно завершиться. Но никто не суетился под угрозой расформирования. Ключевые люди сохранили рабочие места. Не претерпел изменений и состав пилотов. И слаженный коллектив «выстрелил»! По итогам чемпионата стабильный финишер Ларини стал пятым, Меню – шестым с пятью победами на этапах, Хафф – девятым с одной победой. Явный прогресс. «Шевроле-Лачетти» научился обгонять БМВ, СЕАТ и «Альфа Ромео», и это тут же отразилось на продажах. В «Шевроле» подсчитали: каждый доллар, вложенный в автоспорт, окупился и принес еще 20 центов. Мальчики для битья превратились в крепких середняков, которые не собирались останавливаться на достигнутом. В 2008 году Роберт Хафф опередил своих товарищей по команде и завоевал бронзу по итогам сезона.

Пришел час «Лачетти» сразиться за золото? Оказалось, нет. В 2009-м «Шевроле» вывел в свет новую модель – «Круз». Автомобиль лечили от детских болезней в ходе сезона. Итог – шесть побед на этапах: три у Хаффа, две у Меню, одна у Ларини. Вот теперь можно сразиться и за корону.

В составе команды «Шевроле» Иван Мюллер заработал свой второй чемпионский титул в «Туринге».

В 2011 году тремя заводскими «шевроле» будут управлять те же пилоты: Иван Мюллер, Роберт Хафф, Алан Меню.

О заезде, в котором шла борьба за медали, Роберт Хафф рассказывал коллегам весьма эмоционально.

ПРИНЦЕССА

Намерение взять титул команда продемонстрировала еще в межсезонье: впервые за пять лет в «Шевроле» поменяли пилота. На покой отправился Ларини, его место в 2010 году занял бескомпромиссный Иван Мюллер. Теперь под знаменами «Шевроле» выступало мощное и, что важно, равноценное трио гонщиков.

«Крузы» взяли с места в карьер. За десять этапов минувшего сезона Мюллер побывал на подиуме 13 раз, Хафф – десять, Меню – семь. И получилось так, что к последнему, 11-му этапу в Макао судьба командного и личного золота уже была решена: команда «Шевроле» опередила СЕАТ и БМВ, а Мюллер заработал очередной титул в «Туринге».

Намечалась гонка-прогулка с коронацией на финише? Конечно нет! Мюллер стал подыгрывать товарищу. Поэтому первую гонку выиграл Хафф, а прикрывающий его тыл Мюллер стал вторым. Итог – великолепные шансы Хаффа сразиться за серебро по итогам сезона с самим Габриэле Тарквини. Заезд получился воистину драматичным. Хафф буквально просочился мимо неуступчивого пилота БМВ Аугусто Фарфуша. После чего Мюллер связал последнего борьбой, чтобы не мешал Хаффу догонять Тарквини. Через три круга Роб настиг Габриэле. На борьбу за позицию осталось всего несколько поворотов. Как атаковал Хафф! Как оборонялся Тарквини! Будь в запасе еще один круг, англичанин обошел бы итальянца. Но его не было... В результате при одинаковом количестве очков Тарквини получает серебро,

На правах рекламы

Чемпион 2009 года Габриэле Тарквини не смог отстоять титул. Но стать вице-чемпионом в 48 лет – тоже достижение.

Помогая товарищу по команде, Иван Мюллер (№ 6) навязал борьбу Аугусто Фарфушу (№ 10).

Гонки поддержки. В Кубке «Гран Туризмо» стартовало 30 пилотов из Гонконга, Макао, Японии и Австралии.

Это не ложа прессы. Даже обычные болельщики в Макао пользуются исключительно зеркальными фотокамерами.

Паддок. Красивые азиатские девушки привлекают не меньше внимания, чем известные гонщики.

а Хафф бронзу – в активе итальянца больше побед в ходе сезона. Дополнительные показатели распределили места, а в памяти зрителей осталась очень зрелая езда Хаффа. Недалек тот день, когда он сразится за золото.

В стане «Шевроле» не особо горевали. Командный и личный титулы, третье и шестое места по итогам сезона – отличный результат.

С наскока принцессами в автоспорте не становятся. Невзирая на неудачи на старте, финансовый кризис, проблемы «головной конторы» и прочие объективные причины, команда упорно тащила «Шевроле» вперед. И эти усилия полностью оправдались. С любых точек зрения. А вот заводская команда «Лады» прожила на чемпионате мира всего год... ЗР

ДЕНЬ СУРКА

Аналогия с известным кинофильмом вполне уместна – Лоэб никуда не уходит, а эпоха World Rally Car продолжается, хотя обещали нечто другое. Небольшой обман в этом видит **Сергей Зиновьев**. Фото «Ситроен», «Форд», БМВ.

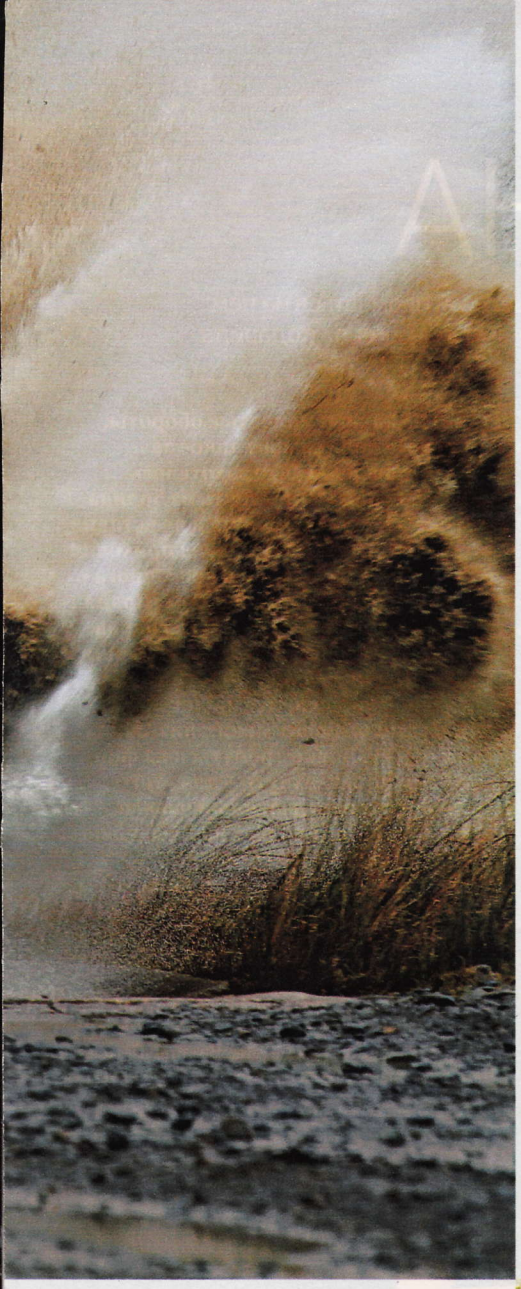
Все уже почти поверили в то, что шестикратный чемпион, получив седьмой титул, завершит раллийную карьеру или хотя бы ее прервет. Сам Себастьен еще два года назад твердил, что упразднение машин класса WRC ему претит, а езда на менее мощной и быстрой технике для него скучна. Да и минувшей осенью в нескольких интервью Лоэб дал понять: в чемпионате мира ничто его более не удерживает. Ходили слухи о скором сотрудничестве француза с «Пежо», стартах в кольцевых гонках на выносливость и «Ле-Мане»...

Но нет, Лоэб подумал... и решил остаться! Ему уже принадлежат почти все рекорды мирового ралли – по числу титулов, побед на этапах, выигранных скоростных участков и так далее. Причем большинство из них вряд ли кто-нибудь превзойдет – как и рекорды Шумахера в Формуле-1. Однако француз сумел изыскать мотивацию: «Очень велик соблазн выступить в новых условиях и на новой технике».

В чемпионате мира давно следовало что-то поменять. Зрители теряют интерес, если исход борьбы предсказуем. А он был таким очень долго, и большинство гонок строилось по идентичным сценариям: Лоэб сразу вырывается вперед и побеждает, не оставляя другим шансов, или пару дней водит соперников (и болельщиков) за нос, а потом все равно выигрывает. Семь титулов подряд – результат гения. Немного смущает, правда, что все он добыл в составе только одной команды. Интересно бы посадить Лоэба, к примеру, на «Форд-Фокус»! Но подобные эксперименты, видимо, несовременны.

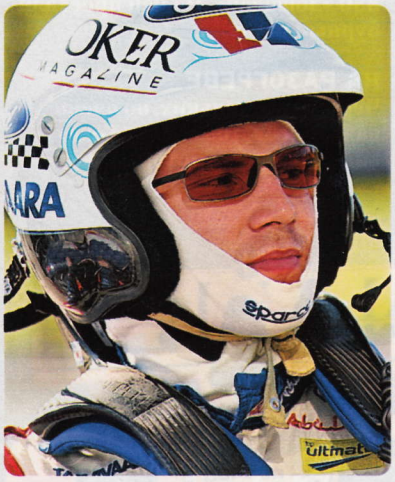
Поэтому переход с машин WRC на «1,6 л с турбонаддувом» очень кстати! По крайней мере, все пилоты сядут на автомобили, построенные не на базе предыдущих, а с чистого листа. И чьи характеристики сильно отличаются от привычных. Есть надежда, что как-то изменится расстановка сил, появятся новые сюжеты и герои.

Правда, это совсем не те машины, которые обещала ФИА, внедряя класс «Супер 2000», – дескать, главные награды чемпионата мира скоро будут делить именно они. На эту приманку клюнули «Шкода», «Пежо» и ФИАТ. Но оказалось, что «Супер 2000» по-прежнему не главный класс чемпионата мира, хотя с 2010 года для этих машин проводят Кубок отдельно от зачета N4, испокон веков населенного только «лансерами» и «импрезами». Потому «Шкода» и «Пежо» остаются в престижной, но всего



Теперь Себастьен Лоэб утверждает, что последний для него сезон – 2011 года. «Но если мне очень понравится, то возможны варианты...»

Латвала к скорости заметно добавил стабильности и в итоге намного опередил привычного первого номера «Форда» Микко Хирвонена.



НОВЕНЬКИЙ!

Создание «Кантримена» в раллийной версии, доводку и последующее сопровождение поручили британской фирме «Продрайв», на чьем счету чемпионские титулы, добытые в союзе с «Субару», работа в Формуле-1 (BAR) и гонках на выносливость («Астон-Мартин»). Первыми пилотами «кантрименов» станут британец Крис Мик и, возможно, швед Пер-Гуннар Андерссон – в прошлом лидеры и победители юниорского чемпионата мира (JWRC). Пока запланированы старты на шести этапах сезона-2011, а с 2012-го участие пойдет по полной программе..

Подробные технические характеристики на презентации в Париже не сообщили. В серийном варианте мотор МИНИ развивает 207 л.с. – их вполне можно поднять до трехсот. При массе 1200 кг и полном приводе – серьезное оружие. Утверждают, что автомобиль прост по конструкции, обладает хорошей ремонтопригодностью и недорог – то есть удобен для частных команд.

«Стрижка газона» в исполнении Яри-Матти Латвалы. «Фокус» прожил долгую и славную жизнь в ралли и теперь уступает место «Фиесте».

лишь коммерческой серии IRC, где между ними назрел некоторый конфликт: «Пежо» поддерживает частную команду, а непрерывно побеждающая «Шкода» – самая настоящая заводская.

В WRC приходит только один принципиально новый игрок: перчатку заводским «Форду-Фиеста RS WRC» и «Ситроену-DS3 WRC» бросит «МИНИ-Кантримен WRC» (читай: БМВ). Все три новинки почти одновременно презентовали в статике, а в деле – добро пожаловать в феврале на Ралли Швеции. Календарь турнира стабилизировался – 13 этапов. Вместо прошлогодних Болгарии, Иордании, Японии и Новой Зеландии в списке теперь Греция, Италия, Аргентина и Австралия. Это, пожалуй, более классический вариант. А главное – в списке осталось всего три асфальтовые гонки, в которых Лоэбу никогда не было равных. ЗР

РЕЙС-МАШИНА

Даже посидеть в настоящем автомобиле Ф-1 многие почитают за счастье, а уж промчаться на нем по треку – просто невероятная удача. Партнер «Гонки звезд «За рулем» компания «Рено» подарила **Вячеславу Субботину** несколько счастливых минут.

Когда инструкторы притянули меня ремнями в кокпите, пульс подскочил, наверное, до двухсот. Я еще не верю в происходящее – через несколько секунд полечу на самой что ни на есть настоящей формуле по самому настоящему формульному кольцу «Хунгароринг». Фантастика! Механик подкатывает электростартер к коробке передач: сейчас пустит мотор и нужно немедля вылетать на трек! Спешно вспоминаю конфигурацию трассы. Первый правый – широкий, небыстрый, за ним прямая метров триста, дальше левый немного вниз – ходовой, по-моему, даже вираж с отрицательным уклоном, потом метров сто – и плавный правый в гору. Будут ли там держать холодные покрышки, какую скорость выбрать? Пока мысли бешено крутились в голове, подошел самый главный инструктор – пилот команды Renault F1 Team Виталий Петров: «Боишься? Не дрейфь, главное – на второй передаче в повороте не открывай резко дроссель, а то не заметишь, как улетишь в стену. Лучше катись, не дергай машину. Нажимай до пола, когда руль поставишь прямо, это хоть и не новая формула, но самая настоящая, боевая: 10 цилиндров, 850 «лошадей». На ней проехали бурный сезон.

НА РАЗОГРЕВЕ

Череду простеньких, но очень важных советов прервал оглушительный рев мотора. Вроде минимальные холостые обороты, но даже они создают такое звуковое давление, что захотелось немедленно выпрыгнуть из болида и бежать прочь. Почему я не вставил беруши? Несколько секунд приходил в себя. После, как положено, прогазовал и немного успокоился. Поднял обороты до 7 тысяч – ниже гидравлика не разовьет нужного давления и передачи не включить. Инженер, словно руководитель полетов, жестами выводит меня с пит-лейна на трассу. Ловко тронуться на формуле и не заглохнуть – для этого требуется определенный навык! Недаром старт в Гран-при выделяют в особый вид искусства.

Специально для журналистов управление сцеплением перевели с руля на привычную педаль – хотя

Полагал, что второй круг на «Рено-Ф1» проехал необычайно быстро. Был горд, пока не увидел телеметрию Виталия Петрова. Я отстал от него на несколько десятков секунд...

Тренировочные заезды на Формуле-«Рено 2,0». Автомобиль показался более требовательным к пилотированию, чем Ф-1.

Машины «Рено-Меган Трофи» чрезвычайно быстрые. Без таких серий и им подобных не создать чемпионскую команду Формулы-1.

пользоваться им придется всего два раза: когда стартуешь и заезжаешь на пит-лейн. В остальное время диски размыкаются автоматически, передачи переключают последовательно подрулевыми лепестками.

На буксующем сцеплении немного добавил оборотов, отпустил педаль – и машина, дернувшись пару раз, покатила на трек.

ПИЛОТНАЯ СЕРИЯ

Только выскочил на разгонную полосу – и тут же как следует нажал газ. Дикий восторг! Сразу забыл все предостережения: «Парни, для вас это не гонка, просто получите удовольствие».

В правый поворот уже зашел на третьей передаче. Пока следил за оборотами (им соответствует определенное число горящих светодиодов на верхней части ступицы руля), стараясь вовремя переключиться, прозевал начало входа в поворот и не дотянулся до апекса – точки, где машина должна прижаться к бровке, чтобы пройти по самой короткой траектории. Промазал и во втором, и в третьем поворотах – не до того было. Я еще привыкал к неистовому ускорению, бодрящему высокочастотному вою мотора, страшно цепким тормозам и огромным, вращающимся прямо перед глазами с бешеной скоростью колесам. Со стороны мои метания по всей ширине дорожки были похожи на бег напуганного зайца, улепетывающего от погони.

ЛУЧШИЙ КРУГ

На второй круг заходил, думаю, не хуже Алонсо. Финишная прямая – самая головокружительная: длинная,

На правах рекламы

Антифризы "За рулем"

Покупай уверенно – качество гарантировано!

- для всех типов отечественных и зарубежных автомобилей
- продлевают срок службы системы охлаждения
- предотвращают образование накипи
- максимальный теплоотводящий эффект

www.td.zr.ru

Оптовые поставки ЗАО ТД «Товары от «За рулем»: ул. Бакунинская, 72; т.: (499) 261-0603; т./ф.: (499) 267-1660; opt@zr.ru
Фирменные магазины «За рулем»: ул. Долгоруковская, 36, (495) 984-5158; • ул. Бакунинская, 72, (499) 261-0108 • ул. Краснопрудная, 30-34, (499) 264-9294 • МО, г. Железнодорожный, ул. Жилгородок, 9Б, (495) 649-31-91 • г. Воронеж, ул. Хользунова, д. 112, (4732) 67-3490
Официальные дилеры ЗАО «Торговый Дом «Товары от «За рулем»: смотри на сайте www.td.zr.ru

Сейчас раздастся взрыв – пустят мотор. Щиток на заднем антикрыле защитит механика от ударной волны.

Инженер команды еще раз напоминает: трогаемся на 5 тысячах, переключаемся на 7 тысячах и выше.

широкая, скоростная. Передачи щелкаю одну за другой, лечу далеко за двести, и все равно не покидает ощущение, что смотрю очередной Гран-при с бортовой камеры болида. Мелькают ограждения, трибуны, линии стартовой решетки, словно и не я за рулем. Но в действительность возвращаюсь быстро: время тормозить. Хорошо, что техники «Рено» предусмотрительно поставили конусы, обозначив начало замедления, иначе вылета не избежать.

Теперь осмелел совсем. Газ в пол, обороты до красной лампы, торможение перед виражом чуть не до блокировки, крутой заход по самой бровке, выход в интенсивном разгоне. Начал чувствовать, как напрягаются мышцы шеи, стараясь удержать голову на плечах.

Тормозить в формуле приходится не как в обычном авто. Сначала нужно что есть сил ударить по педали и подержать секунду-другую – за это время разогреются тормозные диски, и только тогда аппарат начнет замедляться как следует. Теперь, плавно отпуская педаль, можно искать оптимальное замедление.

Пока бил, давил, отпускал, поворот налетел катастрофически быстро. Я уже висел на ремнях, но шансов остаться на полотне практически не было. Ужас! Даже примятые шлемом волосы, кажется, встали дыбом. Сейчас начну косить траву за пределами трассы. Уже не рассчитывая вписаться, довернул руль на больший угол, и машина заскользила задней осью. Теперь не просто вылечу, а закручусь волчком. Поребрик ближе, ближе... Удивительно – подвеска формулы словно не заметила высокой кромки края трассы, уверенно и мягко прошлась по ней, ни на секунду не потеряв контакта с дорогой! Это меня спасло и позволило остаться на трассе. Пограничные возможности машины (а точнее, пилота) теперь понятны – можно ехать более уверенно. Остаток трассы промчал вихрем: смело атаковал невысокие поребрики и активно ускорялся еще в повороте.

На пит-лейн заезжал в тишине. Мотор заглушил заранее: так меньше риск его перегреть, – но сам я еще кипел. Усталость навалилась позже, когда отошел от бешеного скакуна метров на десять. Я плюхнулся на вовремя подвернувшийся стул словно подкошенный.

Теперь я понимаю Виталия Петрова, утверждающего: ездить в Формуле-1, что в космос летать. Я не только слетал, но и сумел вернуться... ЗР

Несколько полезных советов от фирменного пилота Виталия Петрова пришлись как нельзя более кстати.

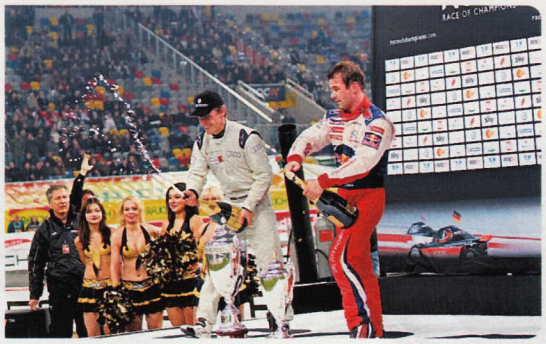
За рулем RENAULT Continental atlas Труд АВТО@mail.ru СПОРТ ЭКСПРЕСС WWW.SPORT-EXPRESS.RU АВТОРАДИО F1NEWS.RU АСПАС ПРОМОУТЕР
Федерация автомобильного спорта города Москвы

ОПРЕДЕЛИЛИСЬ ЗАРАНЕЕ

Ралли Кипра, заключительный этап серии IRC, на распределение призовых мест не влияло. И потому команда «Шкоды», лидер серии, сюда просто не приехала. Катарец Нассер аль-Аттия на «Фиесте S2000» уверенно выиграл, хотя ехал здесь скорее ради удовольствия, ибо предыдущие этапы IRC пропустил.

А вот двумя неделями ранее на Ралли Шотландии стартовали почти все заинтересованные лица. Финн Юхо Хяннинен («Шкода-Фабия») в сложнейшей борьбе переиграл норвежца Андреаса Миккельсена («Форд-Фиеста»). Британец Крис Мик на «Пежо-207 S2000» финишировал третьим, уступив им более двух минут. Третьим он стал и по сумме этапов, а Хяннинен отпраздновал победу в серии. Второй призер – Ян Копецки, также представитель «Шкоды». В зачете марок первая, естественно, чешская. Затем британская частная команда «Пежо UK», далее «М-Спорт», защищающая в IRC интересы «Форда».

ГРОЗА АВТОРИТЕТОВ



В Дюссельдорфе очередной розыгрыш «Гонки чемпионов» (ROC) принес сенсацию. Выбив из борьбы в полуфинале Себастьяна Феттеля, в финал вышел 25-летний португалец Фелипе Альбукерке. Сразившись с Себастьеном Лоэбом, он одержал две победы в трех заездах и стал победителем! Между тем Фелипе в этой звездной компании чуть ли не наименее титулованный: на его счету скромная победа в серии Формулы-«Рено 2,0», а минувший сезон он провел в итальянском чемпионате GT. Также на арену выходили такие гранды, как Михаэль Шумахер, Ален Прост, трехкратный чемпион WTCC Энди Приоль. Схема состязаний традиционная: парные дуэли на одинаковых машинах («Порше-911 GT3», «Фольксваген-Сирокко», KTM X-Bow, багги ROC и другие).

ТРИУМФ С ИНЖЕКТОРОМ

Захватывающим вышел финал Кубка России по кроссу на УАЗах. Сезон прошел под диктовку двух пилотов – двукратного чемпиона СССР, победителя Кубка в течение последних лет москвича Петра Дрофичева и гонщика с УАЗа Вадима Новикова. Поскольку в турнире разрешили моторы с системой впрыска, заводчане, имевшие соответствующий опыт, вооружились именно такими. На последней гонке сезона в Ульяновске это преимущество стало определяющим. Вадим Новиков впервые за свою долгую карьеру выиграл высшую награду. Дрофичев – серебряный призер, ульяновец Олег Коротков – третий.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

13-й этап, Ралли Уэльса

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	3:14.54
2. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-С4»)	0.19
3. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.35
4. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.53
5. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	2.12
6. Х. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фокус»)	6.26

ИТОГИ

Пилоты

1. С. Лоэб	276
2. Я.-М. Латвала	171
3. П. Сольберг	169
4. С. Ожье (Франция, «Ситроен-С4»)	167
5. Д. Сордо	150
6. М. Хирвонен	126

Команды

1. «Ситроен»	456
2. «Форд»	337
3. «Ситроен Юниор»	217
4. «М-Спорт Форд»	176

ЗАЧЕТ PRODUCTION CAR (PC-WRC)

1. А. Арайо (Португалия, «Мицубиси-Лансер»)	126
2. П. Флодин (Швеция, «Субару-Импреза»)	100
3. Х. Паддон (Новая Зеландия, «Мицубиси-Лансер»)	97

ЗАЧЕТ SUPER 2000

1. Х. Понс (Испания, «Форд-Фиеста»)	123
2. П. Санделл (Швеция, «Шкода-Фабия»)	111
3. М. Прокоп (Чехия)	104

ЗАЧЕТ JUNIOR WRC

1. А. Буркарт (Германия, «Сузуки-Свифт»)	80
2. Х. Вейс (Голландия, «Ситроен-С2»)	76
3. Т. Славов (Болгария, «Рено-Клио»)	59

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC, итоги

Пилоты

1. И. Мюллер (Франция, «Шевроле-Круз»)	331
2. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	276
3. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	276
4. Э. Приоль (Великобритания, БМВ-320)	246
5. Т. Монтейру (Португалия, «СЕАТ-Леон»)	177
6. А. Меню (Швейцария, «Шевроле-Круз»)	173

Команды

1. «Шевроле»	715
2. СЕАТ	641
3. БМВ	580

КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

13–14.01	«Старая Шуя», Ивановская обл.
21–22.01	Кубок России, «Ураласбест», Свердловская обл.
29–30.01	чемпионат России, «Лахденпохья», Карелия

ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ

4–5.01	традиционная гонка (А-1600, «Ока-Юниор»), Тверь
22–23.01	чемпионат России (N-1600), Самара
29–30.01	чемпионат Татарстана (А-1600), Усады

ЛЕДОВЫЕ ГОНКИ

7.01	«Рождественская гонка», Тольятти
16.01	Кубок России, Екатеринбург
16.01	Кубок России, Луга, Ленинградская обл.
23.01	Кубок России, Великий Новгород
30.01	Кубок России, Ирбит, Свердловская обл.

ПРАЗДНИК ПОСЛУШАНИЯ

Кажется, все не так: промозглое осеннее утро то и дело грозит снегопадом. Асфальт автодрома в Мячкове почти сухой, но механики жалуются: шины ни в какую не прогреваются до рабочей температуры. Даже инструкторов, сидящих справа, почему-то особенно укачивает именно сегодня. Но наконец прелюдия заканчивается. Позади дружеские приветствия, насыщение кофе и технической информацией, настало время «Субару». Передо мной несколько километров извилистой трассы и 300-сильный STI – автомобиль культовый, яркий, но ох какой непростой в общении.

Все вроде бы знакомо. Форсированный до предела, не менее знаменитый, чем сама машина, 2,5-литровый оппозитный турбодвигатель, чей звук и отменную тяговитость многие считают эталонными. Симметричный полный привод, лишь в последние годы поддавшийся вездесущей электронике. Резкие, цельные, словно спрессованные реакции машины – она с первых минут общения располагает к себе и одновременно подчиняет своим ездовым интеллектом. Что же в ней нового?

Ну разве что теперь это снова седан, без которого фирма «Субару», видимо, жить не может. Заодно мне рассказали про уменьшенный на «целых» 5 мм дорожный просвет и улучшающий аэродинамические характеристики защитный кожух днища. Также не забыли упомянуть о новой форме диффузора, обрамляющего теперь аж четыре выпускных трубы, и о переднем спойлере, придающем кузову свежий облик. Но понятно, что все это, как и новый цвет Plasma Blue Silica, мелочи. Главных поводов для встречи с WRX STI 2011 модельного года два: появление автоматической (!) коробки передач и серьезно переработанное шасси, для совершенствования которого инженеры провели немало времени на знаменитой трассе «Нюрбургринг».

С чего начнем? Наверное, правильнее было бы с пятиступенчатого автомата. С ним можно спокойно изучить

Ах, как хочется иногда тряхнуть стариной, всласть поездив на быстрых автомобилях! **Сергей Воскресенский** исполнил мечту, познакомившись с новыми версиями «Субару-WRX STI». Фото **Александра Кульнева**.

трассу, привыкнуть к машине, дипломатично порассуждать, кому и зачем все это нужно. Но начал все-таки с механики. Инструктор обреченно берется за поручень под потолком, что-то сбивчиво толкуя насчет аккуратного обращения с машиной. Терпи, дружище!

Все здесь по известному «протоколу»: упругая, тяжелая педаль сцепления, мощный, моментный старт. При переключениях нет смысла «вертеть» двигатель до отсечки, он уверенно подхватывает и раньше. Но сейчас важнее понять, насколько более цепким стало шасси. Поворот следует за поворотом, а машина, оглашая округу басом настроенного выпуска, пишет виражи легко, стабильно и совершенно непринужденно. Я иногда ошибаюсь в скорости, в траектории на входе, а она безукоризненно исправляет неточности. Выходит, не зря нам так подробно рассказывали о перенастроенных подвесках! У «Субару» теперь стабилизаторы поперечной устойчивости большего диаметра, стали жестче пружины (плюс 15,6% спереди и плюс 53% сзади), а сайлент-блоки нижних рычагов впервые на серийных «субару» заменили шаровыми шарнирами. Вот откуда точность, послушность и быстрота реакций!

Автомат сразу расслабляет, меняет отношение к машине. Понятно, почему инструктор в ней более активный, не столь уезженный подопечными, как его коллега в авто с «ручкой». Поначалу пытаюсь поддерживать прежний темп – не получается! И дело вовсе не в иных настройках мотора, хотя электроника, охраняя автомат, принудительно ограничивает крутящий момент. Прыти и в этом автомобиле хватает. Неуловимо ослабла железная хватка за асфальт, в поведении стало чуть больше неточностей, разобщенности между передней и задней осями.

Конечно, кое-что можно списать и на покрытие трассы, которое уже намочил мелкий дождик, но в любом случае идеального взаимопонимания с этим автомобилем удается добиться, лишь активировав систему стабилизации. Вот теперь всё на своих местах:

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SUBARU WRX STI

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина/ширина/высота, мм	4580/1795/1470
Колесная база, мм	2625
Колея спереди/сзади, мм	1530/1540
Объем багажника, л	368
Масса снаряженная/полная, кг	1480/н.д.
Разгон 0–100 км/ч, с	5,2 (6,0*)
Максимальная скорость, км/ч	255 (250*)
Топливо/запас топлива, л	А98/60
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	10,5 (10,6*)

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Оп4, 16 клапанов, 2,5 л, 221 кВт/300 л.с. при 6000 об/мин, 407 (350*) Н·м при 4000 (3000–6000*) об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6 (А5).

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/двухрычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 245/40R18.

ЦЕНА: 2 150 700–2 294 700 руб.

+ Мощь, скорость, характер, незаурядные возможности, наличие версии с автоматом.

– Не слишком подходит для повседневной езды.

*Данные для версии с АКП.

мощный напористый разгон с мягкими, почти незаметными переключениями, быстрое, но очень аккуратное прохождение поворотов, в случае переоценки сил мигом остужаемое электроникой. Вот только торможение двигателем так и не стало столь же эффективным, как с механикой.

Конечно, такая машина совсем не дешева: от 2 088 600 рублей за хэтчбек с автоматом. Кстати, обратили внимание на подвох? Машина с «ручной» трансмиссией дороже, причем на целых 37 тысяч, – обычно бывает наоборот. Вот как, «Субару», значит, надеется расширить круг покупателей STI именно за счет любителей автоматов... А седан обойдется еще на 25 тысяч дороже – видимо, в расчете на тех, кому только четыре двери и выступающий багажник позволяют считать автомобиль истинным STI. Но для настоящих гурманов эта надбавка, наверное, не так уж велика.

Все-таки они совершенно разные по характеру. Один – определенно для фанатов, которым важнее всего получить «самый быстрый из когда-либо выпускавшихся WRX STI». А вот другой... STI с автоматом – для тех, кто ценит спортивный антураж, стиль, звук, скорость, но предпочитает все же ездить поспокойнее, с комфортом.

В любом случае когда есть выбор – это хорошо! ЗР

Интерьер «Субару-WRX STI» предельно функционален. Версия с автоматом дополнительно снабжается стильными подрулевыми лепестками.

«Игрушки» на ценителя: колесико ведает системой SI-Drive, позволяющей задать один из трех режимов работы двигателя; рядом управление активным межосевым дифференциалом.

Сиденья «Рекаро» с несколькими вариантами обивки – обязательный элемент спортивного «Субару».

СПОРТИВНЫЙ БИЗНЕС

На Моторшоу, прошедшем в Эссене, немецкое ателье «Келленерс Шпорт» представило собственный вариант бизнес-седана БМВ-535i. Впрочем, от бизнес-составляющей как раз постарались отмежеваться, сделав ставку на спорт. Аэродинамический обвес – бамперы (передний – со светодиодами дневного света), спойлеры, пороги, задний диффузор с раздвоенными патрубками глушителя – больше к лицу спорткару. И это неспроста! Новую «пятерку» заточили на быстрое прохождение поворотов, поставив жесткие пружины, укороченные на 30 мм. На пользу управляемости пойдут и фирменные легкосплавные диски «Гамбург». Они доступны в трех цветах и двух размерностях: 19 и 20 дюймов.

Двигатель форсировали с 306 до 367 л.с., крутящий момент возрос с 400 до 480 Н·м. Чтобы водитель не забывал о новом амплуа спортседана, в салоне оставили напоминание в виде алюминиевых педалей и ковриков с фирменным логотипом.

ЭТО ВАРИАНТ!

«Форд-Куга» по меркам кроссоверов неплохо рулится на асфальте, но и ему есть куда стремиться. Желающим повысить ходовые качества стоит приглядеться к комплекту стоек от KW. Инженеры обещают не только улучшение управляемости, но и высокий комфорт в дальних путешествиях. Меньше крены – меньше укачивает!

С продвинутым комплектом Variant 3 владелец получит возможность самостоятельно менять дорожный просвет в диапазоне 20–50 мм, настраивать усилия сжатия и отбоя. В Германии, где качество стоек подтверждено сертификатом TÜV, стоимость набора амортизаторов и пружин составляет 1569 евро.

УРОКИ БАРОНА МЮНХГАУЗЕНА

Нет безвыходных ситуаций! – учат нас настоящие мужчины, компанию которых возглавляет старый вояка и балагур. Его историю о том, как вытянуть себя за волосы из болота, с поправкой на сегодняшний день реконструировал **Максим Приходько**. Фотографировал **Георгий Садков**.

Это крестьянин торжествует зимой. Для нашего брата-автомобилиста холодное время года – сплошные нервы: заведется или не заведется, проеду или застряну... Чего только не возят в багажнике наши люди ради покорения зимних просторов. Способов выбраться из внезапного снежного плена при отсутствии полного привода не так уж и много – лопата да попутный трактор. Но однажды довелось услышать вовсе фантастическую историю.

Один товарищ на глухой дачной дороге не спасовал перед мощным снежным зарядом на простой вазовской «четверке». Убедившись, что пробиться через растущие на глазах сугробы с помощью одних лошадиных сил не сумеет, он, вытянув манетку воздушной заслонки и включив первую передачу, принялся быстро расчищать снег съемной полкой багажника прямо перед колесами медленно ползущей «четверки». Процесс сродни плаванию на дырявой лодке: справиться с постоянно прибывающей водой заранее нельзя, работать черпаком приходится всю дорогу. Так, двигаясь одновременно с машиной, и выбрался на проезжую дорогу. Барон Мюнхгаузен, узнай он про такое, наверняка записал бы товарища в приемные сыновья.

Я решил реконструировать эту ситуацию, чтобы на практике понять, возможно ли такое вообще. Правда, карбюраторные модели (вместе с подсосом) давно сняли с производства, поэтому экспериментировать пришлось с современным инжектором, зато коробок передач я задействовал целых две – автомат и механику. Условия те же, что и в той невероятно-правдивой истории: чистить путь перед едущим по заснеженной дороге автомобилем, двигаясь с ним одновременно. На случай неудачи (а вдруг и правда завалит?!) за сугробом припрятали полноприводный «Фольксваген-Тигуан».

Чего-чего, а уж снега в России хватает. Напевая мелодию из кинофильма «Тот самый Мюнхгаузен», я обозревал место схватки со стихией, сознавая, что тень барона будет незримо стоять за моей спиной. Осталось решить, как мне в одиночку остановить машину в случае, если она поедет уж совсем прытко. Эксперимент – дело важное, но жизнь-то у меня одна!

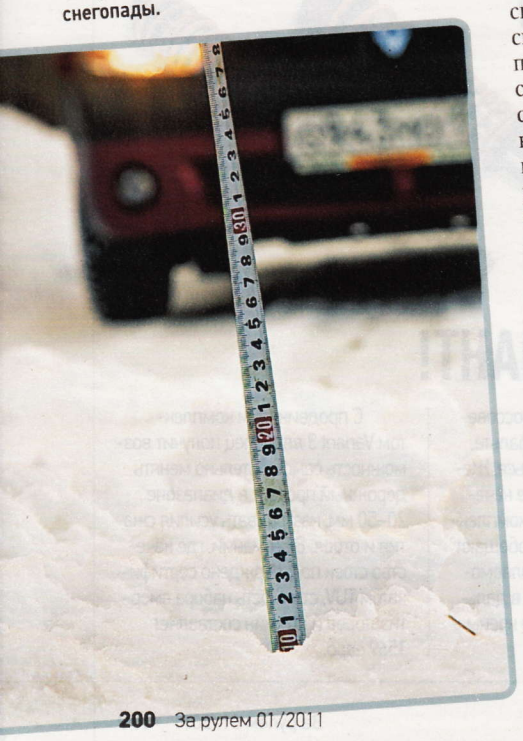
– Ну, как бы ты спасался на моем месте? – спросил я мысленно у Мюнхгаузена.

– За бампер задний ее хватай, как я когда-то медведя за передние лапы, – с легкой издевкой ответил барон, открывая банку вишневого компота.

Ладно, мужик я сильный и ловкий. Наверное, справлюсь. Ой, это я вслух сказал? Простите, ребята, волнуюсь. Первый примерочный заезд для оценки моих тормозных усилий завершился провалом. Прытко выскочив из «Логана», еле успел схватиться за кромку проема багажника. Машина тащила меня по зимней дороге, передавая на точку опоры все неровности. Как больно! Нет, не так. Бо-о-ольно-то как, е-мое! Забурившись в снег, «Логан» сразу заглох. Наградой послужили аплодисменты коллег. Особо бурных я удостоился от барона.

– Верной дорогой идете, товарищи! – схохмила его тень.

Снежный покров в нашем эксперименте – толщиной 10 сантиметров. Величина более чем реальная, если вспомнить прошлогодние снегопады.



«Логан» я, сколько ни старался, не остановил, хотя и цеплялся за поверхность дороги всеми выступающими частями тела.

– А у вас вишня в компоте без косточек! – парировал я.

В следующий раз буду больше на каблуки нажимать, решил я и приготовился к первому квалификационному заезду. Как известно, «Логан» – это седан и съемной полки багажника, в отличие от «четверки», не имеет. Ее роль исполнил лист фанеры, какой найдется в хозяйстве у любого дачника. «Начинаем!» – крикнул я коллегам, махнув перчаткой в стиле другого исторического вояки, сполна познавшего всю тяжесть преодоления русских дорог зимой 1812 года примерно в этих краях. Интересно, а я для кого кричал «Поехали!»? Это же мне садиться за руль... Ладно, включаю первую передачу – машинка двинулась. Только я выпрыгнул из авто разметать снег, как «Логан», хрюкнув, заглох в снежном плену. Был бы подсос, возможно, получил бы другой результат. Кстати, махать куском фанеры тяжело и неудобно – решаю отступить от исторической правды и воспользоваться лопатой. «В разгончик, в разгончик!» – кричал я с интонациями Юрия Деточкина, толкавшего милицейский мотоцикл. А фигушки! «Рено» и в следующем дубле заглох раньше, чем я успел взмахнуть лопатой. Похоже, холостые обороты и даже слегка заснеженная дорога – вещи несовместные.

Ладно, механика сдалась – теперь то же самое, но с автоматом. Старт! Десантируюсь из «Ситроена», как заправский рейнджер, пулей преодолеваю пару метров до целины, хватаю лопату и финиширую под самым носом машины, у переднего бампера. «Ситроен», похрустывая снежком, наползает на меня. Не скажу – как танк, но ощущения сходные. А-а-а! Врешь, не возьмешь! Начинаю зверски быстро, до звездочек в глазах махать лопатой, расчищая дорогу «механическим лошадям». Бац! «Ситроен» остановился, но не заглох – мотор работает! Орудую лопатой с производительностью аэродромного снегоочистителя. «Да-вай, да-вай!» – скандируют коллеги под руководством тени барона. Показалось, что он с песочными часами чуть не залез под передний бампер, фиксируя грядущий рекорд. И вот оно, чудо! Исторический момент: машина чуть подает вперед, потом еще, продвигаясь ровно настолько, насколько я успеваю убрать лопатой снег из-под передних колес. Фантастика: мы движемся одновременно – я и пустой автомобиль!

Ни о какой производительности при работе таким куском фанеры и речи быть не может. Только лопата!

«Врешь, не возьмешь!» – кричал я во все горло «Логану» и тени барона. Спасло меня то, что машина заглохла.

Шесть энергичных взмахов лопатой на каждое колесо, и путь «Ситроену» открыт!

Еще одно преимущество автомата перед механикой: я смог затормозить «Ситроен» с первого дубля.

Трибуны ревут от восторга, я реву от усталости, но факт остается фактом: мы вырвались из плена по методу Мюнхгаузена. Как он себя когда-то вытащил за волосы из болота!

Правда, потом пришлось ловить «Ситроен». Хорошо, что на всякий случай опустил водительское стекло! Ухватившись за среднюю стойку, я что есть силы выкрутил руль влево, и «француз» уперся в снег нечищеной обочины. Фу-у, отлегло. Я в одиночку сумел остановить машину, не уронив себя в глазах некрасовских женщин! Меж тем уже знакомый тенорок, пользуясь случаем, вспоминал героическое прошлое:

– Что машина! Вот, помню, летел я как-то раз...

– «Люфтганзой»? – злорадно перебил я.

Тень барона обиделась и продолжила:

– ...на ядре. Будешь умничать, устрою тебе встречу со львом и крокодилом. Я тогда устоял, а вот ты?

Я горячо поблагодарил барона за это предложение, послав его... за новой банкой компота. Надо же отметить событие.

ЛОПАТА ВЫРУЧИТ, ЕСЛИ...

Что дали практические занятия на свежем воздухе? Вырвать собственными силами машину из снежного плена можно, только если она с автоматом, сами вы в хорошей физической форме, а в багажнике есть средних размеров лопата. Никакие доски-фанерки не помогут, только измучаетесь. Заезды на автомобиле с механикой показали, что пройти заснеженную дистанцию одновременно с машиной невозможно, поэтому заранее выбирайте маршруты объезда. Если уж попадете в такую ситуацию, не выпендривайтесь, сразу ищите буксир. Или предусмотрительно купите полноприводник. Редакционный «Тигуан» проехал «непроходимый» участок, вообще не заметив препятствия. А может, из солидарности с бароном: все-таки земляк...

На правах рекламы

ВЛЮБЛЯЙТЕСЬ ЗАНОВО!

ЕСТЕСТВЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ МУЖСКОЙ СИЛЫ В ЛЮБОМ ВОЗРАСТЕ

Регулярный прием «Импазы» помогает восстановить полноценную, здоровую эрекцию и сексуальные возможности

ИМПАЗА
УВЕРЕННОСТЬ В СВОИХ СИЛАХ!

Возможно совмешение с кардиопрепаратами на основе нитратов

Информация по телефонам:
(495) 681 09 30, 681 93 00
www.impaza.ru

ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ. УТОЧНИТЕ ВОЗМОЖНЫЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

Release by NALSUR Kosmos

МАРШРУТ: МЕХИКО – ПУЭБЛО – ВЕРАКРУЗ – ОАХАКА – ПУЭРТО-ЭСКОНДИДО – АКАПУЛЬКО – ТАСКО – МЕХИКО

АКАПУЛЬКО, АЙ-Я-Я-Я-ЯЙ

В страну ацтеков и майя, на встречу с кактусами, пирамидами и двумя океанами вырвался москвич **Эмиль Прохорчев**.

КОЛЫМАГИ И АВТОМОБИЛИ

Завершая формальности, служитель провел нашу банковскую карту через кардридер.

– О, руссо туристо! – широко улыбнулся клерк. – У вас недостаточно средств. А мы блокируем на время аренды авто сумму, равную 10% его стоимости.

– Да, облико морале! – привычно парируем мы. – Но ведь мы оплачиваем полную страховку на весь период! И сколько же вы еще хотите?

– Э-э... Пять тысяч долларов, синьор, – посмотрел в потолок мексиканец. – Но могу вам предложить подержанную колымагу моего брата, в два раза дешевле, без депозита и без страховки. В частном порядке, так сказать. По рукам?

– Грациас, амиго, но – не в этой жизни!

Обходим все стойки в аэропорту и находим представительство одной из европейских компаний, где оформляем машину без какого-либо депозита, с полной страховкой без франшизы. Нам достался алый бензиновый «Шевроле-Авео» с автоматом и кондиционером: 910 долларов за 17 дней аренды.

МЕХИКО

Самый густонаселенный город... Потолкавшись два часа по центру в сплошном смоге, решили поставить машину на платную стоянку. Кстати, стоимость проезда в метро составляет всего 5 песо (около 3 рублей) вне зависимости от расстояния. Весь центр – в пешеходной доступности, в том числе и последний дом Троцкого...

Утро следующего дня посвятили пирамидам Теотиуакана, благо ехать от Мехико всего 40 минут по платному хайвею. Комплекс древних построек, среди которых пирамида Солнца и пирамида Луны, оставляет неоднозначные впечатления: с одной стороны, размах и величие сооружений, с другой – в воздухе витает память о многочисленных жертвоприношениях.

План дальнейшей поездки выверяем за чашечкой ароматного горячего шоколада (его родина как раз Мексика).

ВЕРАКРУЗ

Дороги хорошие и ровные, много платных, но с обязательной бесплатной альтернативой, обычно проходящей через населенные пункты. Заправки встречаются часто, все с закусочными и чистыми туалетами, причем монополистом сервиса выступает государственная нефтяная компания Petromex.

Веракруз – город-порт, молодой курорт. Впрочем, он представляет интерес только для мексиканцев: других, иностранных туристов за два дня замечено не было. Чистота пляжей оставляет желать лучшего, рыбу подали непрожаренную, свежевыжатый сок выжали из пакета... Из позитива – картина заката.

ОАХАКА

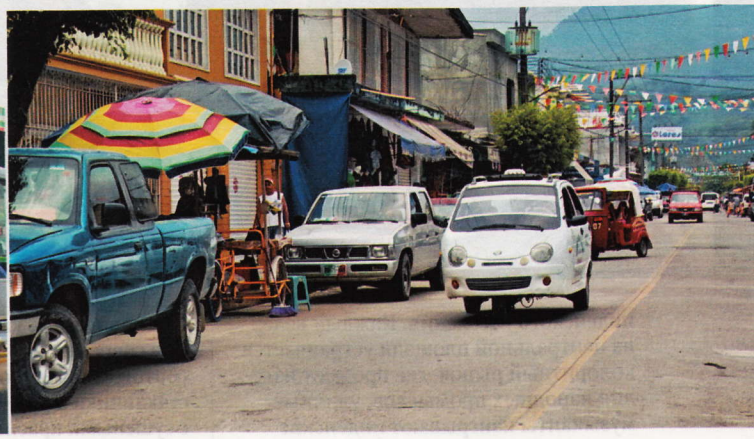
Наш путь пролегал через горный перевал Сьерра-Мадре в индейский штат Оахака с центральным населенным пунктом того же названия. Городок расположен на высоте 3500 метров над уровнем моря, и, если верить картам, до него было всего 350 километров. Но путеводитель утверждал, что ехать надо аж девять часов!

170 километров неплохой асфальтированной платной дороги расслабили. Сменялись пейзажи, бурная растительность уступила место одиноко разбросанным кактусам самых невероятных форм и размеров, уже завиднелась величественная горная гряда... Табличка с указателем на Оахаку обещала 182 километра пути, бак был полным, в поселке заправились свежими тахитосами и острыми, горячими энчиладосами.

И тут началось веселье! Столь сложно закрученного горного серпантина мы не видели нигде в мире: 182 километра преодолевали восемь часов! Подъемы и спуски чередовались бесконечно, руль постоянно менял положение от крайнего правого до упора влево и наоборот, и так сотни раз. На отметке 3000 метров вошли в плотный слой облаков – не было видно даже кончика капота! Но, доехав все же до цели, мы поняли, что нам не жалко ни времени, ни потраченных сил.

В этом краю нет фешенебельных курортов, зато можно познакомиться с колоритом настоящей Мексики, ведь тут самая большая в стране доля

Мексиканская семейка на заправке.



Трехколесное чудо-такси в горном поселке Сьерра-Мадре-Сур.

Индейский фестиваль песни и пляски в честь 1 Мая.

Народный промысел индейцев в Оахаке.

Мастер изготовления сигар в Пуэбло.

Знаменитые прыгуны с 45-метровой скалы Ла-Кебрада в Акапулько.

Кукурузные чипсы – основа мексиканской кухни.

индейского населения. Каждый вечер на центральной площади устраивается колоритный рынок, где продают изделия народных промыслов, уличные музыканты наигрывают индейские и всякие прочие мелодии, пахнет горячим шоколадом и мескалем. Оахака – единственное место в Мексике, где готовят этот напиток – особую текилу, сделанную из голубой агавы (разновидность кактуса) без применения современных технологий. Сотни сортов, множество вкусов, маленькие стаканчики в ряд, соль, перетертая с сушеными красными гусеницами особого вида и, конечно, лайм. Кружатся цветные индейские платья, вереница добрых лиц и вкусовых ощущений...

В Оахаке можно дать отдохнуть навигатору – толку от него никакого, поскольку даже местные таксисты не могут найти нужный адрес ни со второй, ни даже с третьей попытки. Здесь улицы с совершенно непонятным расположением домов и нумерацией – то идущие по кругу, то в виде восьмерок, то односторонние, неожиданно переходящие в трехполосные встречные! При этом никакого хаоса, все чинно и благородно.

Самое толстое в мире дерево – болотный кипарис, растущий в городке Санта-Мария-дель-Туле, штат Оахака: он в 20 обхватов. Диаметр основания ствола (вероятно, образован несколькими сросшимися) составляет 11 метров.

Слепой музыкант в Пуэбло играл даже «Калинку-малинку».

ПОЛЕЗНЫЕ СВЕДЕНИЯ

ЧТО, КАК И ПОЧЕМ

Официальное название – Мексиканские Соединенные Штаты.

Столица – Мехико.

Визу оформляют за два дня, сейчас обычно делают мультивизу на десять лет (стоимость 36 долларов США). Можно также въехать в страну по действующей многоразовой визе США или получить совершенно бесплатную электронную визу, даже не посещая консульство, – но она будет одноразовой.

Валюта – мексиканское песо; 1 песо – примерно 3 рубля.

Стоимость бензина – 7,7 песо за литр.

Перелет: прямого регулярного авиасообщения со столицей Мексики нет, необходима пересадка. Зато есть чартеры в Канкун.

День танца – так его отмечают на переходах в центре столицы.

«Картежная» остановка общественного транспорта в Мехико.

АКАПУЛЬКО

Акапулько, ай-я-я-я-яй! Всемирно известный курорт встретил нас стершейся позолотой былой славы... После того как туристы из США предпочли в конце восьмидесятых элитарному Акапулько «пакетный» Канкун, где «все включено», курорт несколько поистерся. Но в этом-то его прелесть: здесь жили американские кинозвезды 1960–1970 годов, воздух буквально пропитан легендами. Тут по-прежнему много кабриолетов и мексиканских красавиц.

По дороге из Акапулько в Мехико заглянули в потрясающий городок Таско. Основной заработок здесь приносит производство и продажа изделий из серебра. Таско стал отличным завершением путешествия. Невероятные мощеные улочки, уходящие круто вниз и вверх, такси – исключительно белые «жуки» без правого переднего сиденья, именуемые в народе «бочо», рождают ощущение фильмов Феллини. Улочки настолько узкие, что два автомобиля при встрече сдают назад-вперед несколько раз, чтобы разъехаться.

На одометре 2756 километров. Мехико встречает проливным дождем и невероятным трафиком. Благополучно сдаем машину в аэропорту имени Бенито Хуареса и понимаем: возвращению на загадочную землю Мексиканских Соединенных Штатов – непременно быть! ЗР

На правах рекламы

Владельцам автомобилей ВАЗ и ГАЗ запчасти по доступным ценам

Покупай уверенно – качество гарантировано!

За рулем

Более 120 позиций качественных запчастей для автомобилей ВАЗ и ГАЗ

Оптовые поставки ЗАО ТД «Товары от «За рулем»: ул. Бакунинская, 72; т.: (499) 261-0603; т./ф.: (499) 267-1660; opt@zr.ru

Фирменные магазины «За рулем»: ул. Долгоруковская, 36, (495) 984-5158; • ул. Бакунинская, 72, (499) 261-0108 • ул. Краснопрудная, 30-34, (499) 264-9294 • МО, г. Железнодорожный, ул. Жилгородок, 9Б, (495) 522-6194 • г. Воронеж, ул. Хользунова, д. 112, (4732) 67-3490 • ИП Санникова Светлана Владимировна, г. Пермь, ул Боровая 24, (342) 222-7204

Официальные дилеры ЗАО «Торговый Дом «Товары от «За рулем»: смотри на сайте www.td.zr.ru

КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ

Сейчас трудно поверить, что когда-то отечественные автомобили достойно сражались в престижных международных соревнованиях. Вспомнить «времена былинные» вместе с «Москвичом-412» решился **Сергей Канунников**. За ним следил **Александр Батыру**.

Настроены приборы и подготовлена легенда, застегнуты шлемы и подтянуты спортивные ремни. Резковато, но сочно рыкнув мотором, оранжевый «Москвич» срывается с места, отбрасывая колесами струйки снега. Твинмастер отщелкивает первые метры спецучастка. Мы несемся от нулевого КВ (контроль времени) лет на сорок в прошлое.

ЛЕГЕНДЫ И «ГОНЩИКИ»

Обтекающая мчащийся автомобиль дорожная пыль, рев доведенного двигателя, украшенный гордыми надписями *Moskvitch* и *Avtoexport USSR* кузов. Сколько мальчишек влюбилось в автоспорт и в эту машину после фильма Игоря Масленникова «Гонщики», вышедшего на экраны в 1972-м. Бесхитростная, в общем-то, история мгновенно завоевала молодые сердца, сея при этом вовсе не бесполезные истины о честности, порядочности, уважении к соперникам.

Кино, конечно, реальность впрямую не копировало. Обложки и развороты зарубежных журналов нашим спортсменам не посвящали. Но на рубеже 1960–1970-х марку «Москвич» и имена советских

гонщиков знали поклонники автоспорта не только в СССР. В 1968-м «четыреста двенадцатые» неплохо выступили в марафоне Лондон – Сидней, в 1970-м – в ралли Лондон – Мехико. Финиш во втором десятке – бесспорно, приличный результат, ведь в Мехико из 96 стартовавших машин финишировало лишь 23. А ведь выступали на почти серийных «москвичах», заметно проигрывающих большинству конкурентов в мощности. К тому же ведущие зарубежные команды обслуживали целые армии вооруженных всем необходимым механиков, а за боевыми «москвичами» от Лондона до Мехико шла всего пара техничек, чьи экипажи догоняли спортсменов в темпе, близком к гоночному.

Но наибольших успехов «москвичи» добились на этапах Кубка Дружбы – эдаком альтернативном чемпионате социалистических стран. Впрочем, некоторые ралли, как, например, «Рейд Польский», одновременно входили в число этапов чемпионата Европы, куда приезжали ведущие раллисты. В 1972-м третье место в абсолютном зачете там заняли С. Брундза и А. Брум, выступавшие на 412-м, что было действительно серьезным достижением. Ну а мальчишкам казалось: еще чуть-чуть – и «москвичи» станут сражаться с западными китами совсем на равных! Все, как известно, кончилось совсем по-другому...

БАРХАТНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Мы знакомы с ним почти 30 лет. Именно этот автомобиль с 75-сильным 1,5-литровым мотором (для автопрома СССР второй половины 1960-х – революционная отдача) вывел отечественный спорт на новый уровень и позволил нашим гонщикам претендовать в международных ралли на заметные результаты.

Даже серийные моторы часто развивали больше заявленных 75 сил. Конструкторы МЗМА (с 1968-го – АЗЛК) намеренно занизили показатель, чтобы избежать проблем с начальственно-проверяющими комиссиями: недобрать заявленную мощность гораздо хуже, чем перебрать.

Помимо хорошей надежности, агрегат, в основе которого лежала передовая конструкция БМВ (из песни двигателя слова не выкинешь), отличали широкие возможности форсировки. С двигателей для ралли легко снимали 85–90 сил, а двухвальные моторы для кольцевых гонок с горизонтальными карбюраторами «Вебер» развивали до 130 л.с.! На представленном здесь 412-м ижевской сборки мотор практически стандартный, но тянет машину весело.

А вот коробка передач «Москвича» была его слабым местом. Надежностью не отличалась: подводило как качество изготовления, так и конструкция, рассчитанная еще под 50-сильный 408-й мотор. Механизм управления коробкой также был архаичен – с длинными тягами и вечно разболтанными втулками, он не устраивал даже обычных частников. На этом 412-м, как и на большинстве спортивных машин, привод переделан: ходы рычага стали настолько короткими, что поначалу даже водителю, давно знакомому с «Москвичом», переключаться непривычно. Для серьезных соревнований к тому же усиливали подвеску, проваривая рычаги, меняли (а иногда ставили по паре на каждое колесо) амортизаторы.

Конечно, сегодня «Москвич-412» трудно представить не только участником ралли, но и в роли обычной машины. Барабанные тормоза с гидровакуумным усилителем требуют крепкой и одновременно чуткой ноги. Усилие на педали большое, а при резком торможении машина норовит уйти с траектории. Узенький автомобиль на простеньких подвесках (спереди – двойные треугольные рычаги, сзади – мост на рессорах) в поворотах сильно заваливается, а на скользком покрытии быстро уходит в занос. Правда, выйти из него несложно. Если, конечно, не лениться и очень быстро, а еще лучше – с опережением вращать довольно легкий, но по нынешним меркам совсем уж неинформативный руль.

Он с норовом! В отличие от нынешних рафинированных, напичканных электроникой «умников», 412-й, словно подсмеиваясь

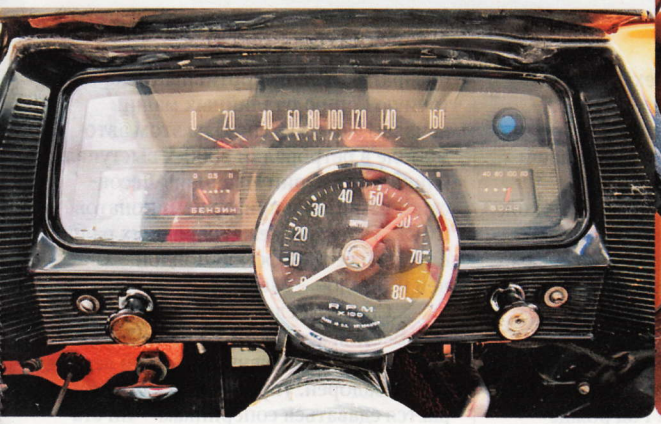
Короткий рычаг и переделанный привод позволяли быстрее и точнее переключать передачи.

Каркас безопасности стал обязательным элементом спортивного автомобиля для серьезных соревнований уже с конца 1960-х.

Теперь 412-й кажется очень узким. А ведь когда-то не только гонщики, но даже целые семьи чувствовали себя в нем вполне комфортно.

Самодельный руль (мало кому удавалось достать почти такой, но – импортный!), штурманские приборы (спидпилот помогает поддерживать среднюю скорость, показывая отклонения от нее, твинмастер выдает расстояния между ориентирами) и, конечно, легенда – обязательный набор любого раллиста.

Штатного тахометра в «Москвиче-412» не было. На самое видное место ставили тот, который удавалось добыть.



СКОРЫЙ МОСКВА – ИЖЕВСК

«Москвич-412» с кузовом модели 408 в Москве стали выпускать в 1967 году, в Ижевске – в 1969-м. Автомобиль оснащали 1,5-литровым мотором мощностью 75 л.с. (часть – с дефорсированным под 76-й бензин 68-сильным двигателем) и четырехступенчатой коробкой передач. В 1970-м дизайн «Москвича-408» и «Москвича-412» (их выпускали параллельно) изменили. В Москве, помимо седанов, делали фургоны (модель 434) и универсалы (модель 427), в Ижевске выпускали «ИЖ-Комби» – первый советский серийный хэтчбек, фургон-«каблук» ИЖ-2715 и пикап 27151, созданный на его базе.

«Москвич-412» – основной игрок в советских ралли и кольцевых гонках конца 1960-х – начала 1970-х. Машины дорабатывали и на заводах, и в спортивных секциях. В Ижевске мелкосерийно выпустили версию «ИЖ-Ралли», с усиленной подвеской, облегченным кузовом, увеличенным топливным баком и прочими дополнениями. В Москве модель 412 производили до 1976 года, в Ижевске, модернизируя, – до второй половины 1990-х.

над водителем, совсем не собирается решать за него проблемы. Порой наоборот – подтрунивает: норовит поехать задом наперед, оторвать колесо от дороги или выкинуть иной фортель. Но если найти с ним общий язык, понять (и обязательно принять!) логику немного своенравного, но честного характера, можно хоть сейчас на скоростной участок!

ЕГО МАРАФОНЫ

«Москвич-412» не вошел в галерею славы мирового ралли, где увековечены его былые соперники: «Форд-Эскорт» и «Рено-Гордини», «Лянча-Фульвия» и «Порше-911». Кстати, даже в СССР к середине 1970-х более быстрые и современные ВАЗы стали сильно теснить московские и ижевские машины. Причем борьба шла не только за гоночные кубки, но и за сердца и кошельки обычных частных владельцев. Армия «жигулистов» стремительно росла. Число поклонников «Москвича», напротив, уменьшалось, но оставшиеся защищали достоинства 412-го с настоящим спортивным упорством.

Наши гонщики не обливались шампанским на финише, их мало кто знал в лицо. Не было у «москвичей» громких международных побед. Но честная борьба – была! Мастерство и самоотдача гонщиков, умевших в дороге отремонтировать все и вся, а после промежуточного финиша работавших наравне с механиками, чтобы утром вновь выйти на трассу и сражаться с соперниками, вооруженными куда более сильными машинами, – все это было!

И был «Москвич-412» – неплохой, в общем-то, автомобиль. Он возил сотни тысяч советских семей по делам, на дачу, в отпуск. Эта же машина стала для многих спортсменов боевым другом – соучастником побед и поражений. Ну а тех, кому за руль еще рано по возрасту, он манил мечтой. Словом, вот он, «Москвич-412»! Год рождения – 1972-й (ровесник «Гонщиков» Масленникова), здоровье отменное. Когда-то это был обычный ижевский автомобиль. Умелые и чуткие руки превратили его в спортивный – почти точную копию раллийных машин начала 1970-х. Именно на этом автомобиле в ретрорали 2000-х выступал и побеждал Юрий Иванович Лесовский, чемпион и призер чемпионатов СССР, участник международных ралли, в том числе марафонов Лондон – Сидней и Лондон – Мехико.

...Справа и слева от машины летит лес. Весело, абсолютно по-молодому поет мотор. «Москвич», как и 40 лет назад, задорен, упрям и вовсе не собирается сдаваться соперникам – ни старым, ни новым. Он с честью пройдет следующий спецучасток и ни в коем случае не опоздает на очередной контроль времени... ЗР

Редакция благодарит Александра и Кирилла Кирилловых за предоставленный автомобиль и помощь в подготовке материала.

За рулем

№01 2011 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 955-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян,
Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,
Сергей Клочков, Сергей Мишин,
Максим Сачков (зав. отд.), Юрий Тимкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.),
Максим Гомянин, Павел Леонов, Максим Приходько,
Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
Игорь Козлов, Эдуард Конон
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга
Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев,
Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Колотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 445 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

© «За рулем», 2010

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

МУЗЫКАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ

Эффектная внешность, богатое оснащение и добрая слава предшественницы – несомненные козыри новой «Хёндай-Соната» (в центре). Насколько весомы они в противостоянии таким авторитетам, как «Ниссан-Теана» и «Тойота-Кэмри»?

ЧЕМ СЛОЖНЕЙ, ТЕМ ЛУЧШЕ

О совершенстве автомобилей судят нынче не только по дизайну, комфорту и мощности, но и по вооруженности альтернативными силовыми установками. Каковы гибридные «Кадиллак-Эскелейд», «Порше-Кайен» и БМВ-Х6 в дальнем пробеге?

ЧИСТЫМИ РУКАМИ

Помогут ли ухаживать за автомобилем средства для удаления льда со стекол и рабочие перчатки разных фасонов? На каком из полутора десятков двигателей удобнее заменять свечи? Ответы – на страницах журнала.

КУРС АККЛИМАТИЗАЦИИ

Пробег по Сибири и Дальнему Востоку был интересен для нас не только открытием трассы «Амур», но и тем, как выдержат дальнюю дорогу машины разных марок и конструкций, сделанные в России. Отчитываются испытатели ЗР.